Printed for the use of the Foreign Office. April 1886.

CONFIDENTIAL.

(5233.)

F.O.
423

N
016

FURTHER CORRESPONDENCE

RESPECTING THE

SUEZ CANAL.

[In continuation of Confidential Paper No. 5100.]

1885.

17

TABLE OF CONTENTS.

No.	Name.	No.	Date.	Subject.	Page
1	British Suez Canal Directors	1 Confidential	Jan. 6, 1885	Meeting of Finance Committee. Estimates discussed and voted by the Council. Works proposed	1
2	„ „	2 Confidential	8,	Financial results during 1884. Statement by M. C. de Lesseps	2
3	„ „	3	8,	Fresh water for Ismaïlia. Arrangement entered into with the Egyptian Government ..	3
4	„ „	4	9,	Tariffs on Ismaïlia and Suez Maritime Canals. Convention with Egyptian Government will be submitted for formal ratification on the 10th February	3
5	„ „	5	Feb. 11,	Improvement in Suez Canal. Account of meeting of International Technical Commission	4
6	„ „	8 Confidential	Apr. ",	Meetings of Finance Committee and Council. Report of Technical Commission on works for the improvement of the Canal presented	6
7	To Treasury ..	..	13,	Meeting of shareholders of Suez Canal Company. Request certificates to enable Secretary of Embassy to attend	7
8	British Suez Canal Directors	10 Confidential	23,	Proposed loan of 4,000,000*l.* for improvements, and charge of portion of interest to capital. Request instructions as to vote to be given ..	8
9	To Viscount Lyons ..	440	May 2,	Meeting of shareholders. Sir J. Walsham to attend	9
10	„ „ ..	441	2,	Certificate of possession of Suez Canal shares. Forwards for presentation at office before meeting	9
11	Treasury	..	18,	Division of loan for improvements into two parts, and charge of interest to capital. Opinion as to instructions to British Directors for meeting of shareholders .	9
12	To Viscount Lyons ..	34 Telegraphic	19,	Loan for improvements. Instructions for Suez Canal Directors (see No. 8) ..	10
13	British Suez Canal Directors	11 Confidential	20,	Meeting of Finance Committee. Dividend to be recommended to meeting of shareholders.	10
14	„ „	12 Confidential	20,	Loan for improvements. Adhesion given to proposal as to charge of interest to capital as explained by M. C. de Lesseps . ..	11
15	„ „	13 Confidential	June 4,	Meeting of Council. President's draft Report. Exception taken to election of new English Directors. Majority in favour of proposal of Council	12
16	Viscount Lyons ..	368	9,	General meeting of shareholders. Report by Sir J. Walsham	49
17	British Suez Canal Directors	18	Oct. 7,	Difficulty raised by Egyptian Government in connection with improvements loan. Proposed means for avoiding delay	50
18	„ „	19	Nov. 3,	Refusal of consent by Egyptian Government to alteration of Statutes because they were not consulted respecting new works. Full explanation, with correspondence	50
19	Nil.				
20	Mr. Egerton ..	808 Confidential	24,	Proposed enlargement of Suez Canal. Opinion of M. Keller as to necessity for permission of Egyptian Government	55
21	To Sir J. Walsham ..	936	Dec. 11,	Enlargement of Suez Canal. Obtain M. Treitt's opinion as to contention of Egyptian Government (see above)	60
22	To British Suez Canal Directors	10	11,	Enlargement of Canal. Put yourself into communication with M. Treitt with regard to contention of Egyptian Government ..	60
23	British Suez Canal Directors	20	8,	Estimates of expenditure for 1886. Settled by Finance Committee and voted by Council	60
24	Mr. Standen ..	..	17,	Contention of Egyptian Government. M. Treitt consulted	62
25	Sir J. Walsham ..	801	18,	Contention of Egyptian Government regarding enlargement of Canal. M. Treitt consulted	62
26	British Suez Canal Directors	21 Confidential	18,	Enlargement of Canal. Observations on M. Keller's opinion respecting contention of Egyptian Government (see No. 20) ..	62
27	To Mr. Egerton ..	389 Confidential	25,	Forwards above	64

Printed for the use of the Foreign Office. March 1886.

CONFIDENTIAL.

Further Correspondence respecting the Suez Canal.

[In continuation of Confidential Paper No. 5100.]

No. 1.

The British Suez Canal Directors to Earl Granville.—(*Received January* 10.)

(No. 1. Confidential.)

Paris, January 6, 1885.

My Lord,

WE have the honour to report that we yesterday attended the meeting of the Finance Committee, at which the estimates of expenditure for the current year were discussed, and to-day they have been voted by the Council.

There is very little difference in the ordinary expenditure between this year's and last year's estimates. The only features of interest were the introduction of a new charge of 54,731 fr. for the London office and 20,000 fr. for the salary of an additional Commissioner for the management of the "Domaine Commun."

As regards the latter item, it was explained that a new arrangement had just been concluded between the Egyptian Government and the Company, which has been embodied in a Convention agreed upon during M. de Lesseps' recent visit to Egypt, particulars of which will be given in a subsequent despatch when we are able to communicate the text of that instrument.

The extraordinary expenditure on works for the improvement of the Canal on account of the 30,000,000 fr. stipulated in the Convention of the 22nd February, 1876, is estimated to amount to 5,043,106 fr. for 1885, as against 3,060,342 fr. voted for 1884.

The works proposed are the following :—

	Fr.	c.
Formation of new basins at Port Said and Port Tewfik (Suez)	937,893	00
Straightening the curves at El-Guisr and in Small Bitter Lakes	617,291	41
Widening the sidings of El-Ferdane and Déversoir	473,643	73
Completion of widening of channel in the Little Bitter Lakes	1,135,544	46
Revetment of banks	746,736	00
Increased water supply in view of proposed new works	319,845	00
Hospital accommodation „ „	318,504	00
Proportional sum for the year, devoted to purchase of new plant . ..	493,649	17
Total	5,043,106	77

The widening of the channel in the Small Bitter Lakes last year, on which a sum of 1,423,538 fr. was expended, has had the result of greatly reducing the number of groundings of vessels in that section of the Canal. It will be seen that a further sum of 2,226,479 fr. 60 c. is to be expended in the present year on the extension of these works, and on works of a similar character at other points, all of which will fall into the general scheme of improvement which is now being elaborated by the International Technical Commission. We annex a plan of the Canal, showing the extraordinary works of improvement voted for this year.

The total figures of the estimates of the ordinary expenditure for the year 1885 as compared with those of 1884 are shown below:—

Heads of Expenditure.	Final Estimate for 1884.	Estimate for 1885.
	Fr. c.	Fr. c.
Loan expenses	12,117,671 11	12,109,338 91
Central Administration	1,362,251 95	1,345,195 89
Agency in Egypt	342,937 38	334,086 26
Sanitary Service	21,421 20	22,042 26
Transit and Telegraph Service	2,583,671 20	2,579,091 27
Common Domain	457,203 58	115,518 50
Separate Domain	138,025 22	212,750 00
Water supply	189,470 20	207,704 65
Maintenance	2,042,158 00	1,953,021 73
Total	19,254,809 84	18,878,749 47

We have, &c.
(Signed) C. RIVERS WILSON.
J. STOKES.
EDWD. J. STANDEN.

No. 2.

The British Suez Canal Directors to Earl Granville.—(*Received January* 10.)

(No. 2. Confidential.)
My Lord, *Paris, January* 8, 1885.

AT the meeting of the Council of Administration of the Suez Canal Company on the 6th instant, M. Charles de Lesseps presented a statement showing the financial results of the working of the Company during the past year.

The figures he gave may have to be slightly modified at the final closing of the accounts for 1884, but they are sufficiently correct to enable a comparison to be formed between that year and the previous one, and we have the honour to reproduce them to your Lordship.

The receipts of the Company were as follows:—

	Fr.
Dues paid for transit	62,597,000
Receipts from other sources	2,303,500
Total receipts	64,900,500

The expenditure, consisting of:—

	Fr.	
Management	18,780,500	
Loan charges, interest, and sinking fund on share capital ..	11,800,000	
Amounted in all to		30,580,500
Leaving a balance of receipts over expenditure of ..		34,320,000
From this sum the statutory reserve, now reduced to 3 per cent., has to be deducted		1,029,600
Leaving a net profit to the Company of..		33,290,400

This net profit is less than that of the previous year, 1883, by 2,573,141 fr.

The dividend which this profit will yield to the shareholders is estimated at 59 fr. per share in addition to the regular interest of 5 per cent., or 25 fr., forming a total of 84 fr. per share, or 16·8 per cent. on the share capital. The amount of interest and dividend for the year 1883 was 88 fr. 65 c., equal to 17·73 per cent. on the share capital. These figures are exclusive of the Government taxes.

We have, &c.
(Signed) C. RIVERS WILSON.
J. STOKES.
EDWD. J. STANDEN.

No. 3.

The British Suez Canal Directors to Earl Granville.—(*Received January* 10.)

(No. 3.)
My Lord, *Paris, January* 8, 1885.

WE have the honour to report that M. Charles de Lesseps communicated to the Council of Administration of the Canal Company at the meeting of the 6th instant the arrangement entered into with the Egyptian Government for the supply of fresh water to Port Saïd by means of a small open canal from Ismaïlia to the port.

This communication was received with much satisfaction by the members present.

We do not report the particulars of the new agreement entered into, as they are given in Sir E. Baring's despatch to your Lordship of the 15th ultimo, and its inclosures, but we think it worthy of remark that by this present agreement the Company has the sole right for the term of its concession of the water supply and distribution to the town of Port Saïd, a position which was not clearly defined by previous Conventions.

We have, &c.
(Signed) C. RIVERS WILSON.
J. STOKES.
EDWD. J. STANDEN.

No. 4.

The British Suez Canal Directors to Earl Granville.—(*Received January* 14.)

(No. 4.)
My Lord, *Paris, January* 9, 1885.

WITH a view of encouraging trade communication between Port Saïd and the interior of Egypt, the Suez Canal Company have established for some time past a specially favourable tariff for vessels, lighters, boats, &c., plying between Ismaïlia and Port Saïd. This tariff was fixed at half the full transit toll of 10 francs for the double voyage between those two ports for vessels, &c., carrying cargo in one direction and returning in ballast, or *vice versâ*. The rate of this toll since the 1st instant is 4 fr. 75 c. per ton.

The object of the Company has not, however, been attended with any satisfactory result, in consequence of the high and practically prohibitive rate of tolls levied by the Egyptian Government on the Ismaïlia Canal.

When the MM. de Lesseps were in Egypt last month they entered into negotiation with the Government in order to obtain a reduction of the dues on the Fresh-water Canal, and, in order to ascertain what rates the merchants and shippers could afford to pay, representatives of the commercial community at Port Saïd were invited to Cairo to discuss the matter with the Egyptian Government and the MM. de Lesseps.

The result of these deliberations is embodied in a Convention between the Government and the Company which was laid before the Council on the 6th instant, and which will be submitted again for formal ratification at the meeting of the Council on the 10th February next.

The new tariff will be: on the Ismaïlia Canal one half of the present rates, and on the Suez Maritime Canal, for the double voyage, 3 fr. 25 c. a ton.

We have, &c.
(Signed) C. RIVERS WILSON.
J. STOKES.
EDWD. J. STANDEN.

No. 5.

The British Suez Canal Directors to Earl Granville.—(Received February 19.)

(No. 5.)

My Lord, *Paris, February* 11, 1885.

WE have the honour to report to your Lordship that on the 9th instant and to-day we attended the meetings of the International Technical Commission for the improvement of the Suez Canal.

The Commission held its first session in the month of June last, when, after a preliminary discussion of the subject, they decided to intrust to a Committee of their members an examination of the Canal itself, and of the conditions under which ships navigate it and other similar waterways, such as the River Clyde, the new Maritime Canal from Amsterdam to the North Sea, and the Stettin Canal.

The Committee was composed as follows:—

France—
M. Voisin Bey.
M. Tillier, Lieutenant de Vaisseau.
Great Britain—
Sir Charles Hartley, K.C.M.G.
Sir John Coode.
Germany—
M. Peschek, engineer.
Austria-Hungary—
M. Crillanovich, Captain of the Austrian Lloyds.
Holland—
M. Dirks, engineer.
Italy—
M. Gioia, engineer.

Under the Presidency of M. Dirks.

The Committee visited the Amsterdam Canal in July and the Isthmus of Suez in November and December, whilst its members obtained for it precise information about the Clyde, Danube, and Mississippi and the Stettin Canal.

The Committee had before it the very complete and careful projects and estimates of M. Lemasson, the executive engineer of the Suez Canal Company, on the isthmus, which were prepared in the spring and summer of 1883, and were presented in August of that year.

These projects offered a selection between three different modes of improvement:—

1. Doubling the navigable channel by widening the present channel throughout its length.

2. Doubling the navigable channel by providing a second separate canal.

3. By a mixture of the two systems under 1 and 2, which would give one single waterway of great width from Port Saïd to the Bitter Lakes, and a second canal thence to Suez.

A fourth hypothesis was considered in the Report of M. Lemasson, namely, the expense of adding a metre of depth to the widened canal.

We should here explain that the expression "doubling the channel" is not intended to mean simply twice the present width, for it contemplated tripling it, or adding to the present channel twice its width.

We do not propose in this despatch to lay before your Lordship all the pros and cons which led to the adoption of the Resolutions which embody the recommendations of the Commission; these will be found at length in the Report which we shall have the honour to lay before your Lordship as soon as it is printed.

We may briefly state that the Commission adopted, as it stood, the very detailed and able Report of its Committee drawn up by M. Voisin Bey, its Reporter; and voted successively the conclusions of that Report.

These conclusions were founded upon the evidence given on the Canal to the Committee by nine captains of vessels and twenty-five pilots. The annexed list will show the nationalities of those examined.

The following are the conclusions of the Committee adopted by the Commission:—

1. The Committee declares unanimously that it considers that its studies and the inquiries made by it on the spot confirm, as preferable to any other system, that of widening the Canal throughout from the Mediterranean to the Red Sea.

2. The Committee is of opinion that the entire project of works and estimates of expense should comprise a final deepening of the Canal down to a depth of 9 metres at every point below the level of ordinary spring tides at low water, but at the same time it considers that the order in which the works should be successively carried out should be fixed so as to obtain at first a depth of 8½ metres, the remaining ½-metre of depth being obtained in the last phase of the undertaking.

3. Touching the questions of the widening of the Canal and of the improvement of its bends, the Committee is of opinion that:—

A. The following widths measured at the depth of 8 metres below the level of low water of ordinary spring-tides should be given to the Canal.

(*a.*) In the part of the Canal comprised between Port Saïd and the Bitter Lakes, where the Canal runs in a straight line, a width of 65 metres; where the bends have a radius of more than 2,500 metres, a width of 75 metres measured at the summit of the curve, and gliding insensibly into the normal width of the Canal; lastly, where the bends have a radius of 2,500 metres and less, a width at the summit of at least 85 metres.

(*b.*) In the part of the Canal between the Great Bitter Lakes and Suez, where the Canal runs in a straight line, a width of 75 metres; in the bends which have all a radius of more than 2,500 metres, a width at the summit of 80 metres.

B. To retain the great siding of Lake Timsah, extending, however, according to the last project presented by the Company to the Committee, the radius of the convex curve, which is, in the primitive project, 886 metres to 1,250 metres, the adoption of this new radius causing an additional widening of the siding of about 208 metres measured to the right of the summit of the bend; and to proceed with the rectification of this bend in the shortest time practically possible.

4. Touching the question of the arrangement of the port of Port Saïd, the Committee is of opinion that there are grounds:

(*a.*) For approving the reduction of the width of the Islet of Asia, which separates the coaling basin from the Ismaïl basin, as well as the rectification of the bend at mile 1 to a radius of 3,000 metres.

(*b.*) For adjourning, until further need requires it, the creation of a new basin on the African side beyond the basin now in course of construction.

The concluding Resolutions indicated certain precautions to be taken for protecting the banks of the Canal by planting, where it is possible, and elsewhere by revetments of masonry, and stated that whatever divergence of opinion on the technical questions there might have been among the captains and pilots whom they had interrogated, divergences which, in fact, had been remarkably insignificant, these had all been unanimous in declaring that, with the exception of the question of widening and deepening the Canal, there was no need of any improvement either in the lighting of the Canal at its extremities at Port Saïd or at Suez, or in the buoying of the Canal, or in its facilities for mooring, or any other improvements whatever, which proves, say the Committee, that the Company has provided the transit of vessels with all the facilities that could reasonably be expected of it.

The Committee accept M. Lemasson's estimate of the cost of the improvements which it recommends at 206,467,011 fr., and propose that the works should be carried out in three parts:—

First Part.

From Port Saïd to the Bitter Lakes, a widening of 14·84 metres on the African side.

From the Bitter Lakes to Suez, a widening of 15 metres on the Asiatic side.

On the whole length of the Canal a deepening to 8½ metres.

The first improvement of the bends, and the immediate rectification of the east bend of Lake Timsah, to a radius of 1,250 metres.

Second Part.

From Port Saïd to the 33rd mile, widening of 28·16 metres on the Asiatic side.

From 33rd mile to the Bitter Lakes, widening of 28·16 metres, but on the African side.

From the Bitter Lakes to Suez, widening of 11·50 metres on the Asiatic side and 26·50 metres on the African side.

Completion of the rectification of all the bends.

Third Part.

Deepening of the whole Canal to 9 metres.

The second of the above conclusions, that concerning the depth to be given, was the only one which gave rise to any very serious divergence of views, and although it was voted unanimously, the votes of the German and Austro-Hungarian members were given under protest that they would prefer not to increase the present depth of 8 metres, and to have the additional width of 5 metres, which had been surrendered in order to have an additional depth of 1 metre without a corresponding increase of expenditure.

The decision at which the Committee arrived on this important subject was mainly due to the remarks of Mr. James Laing, one of the new English Directors of the Canal Company, and a member of the Commission, though not of the Committee.

He accompanied the latter to Egypt, and was present at its discussions. His opinion as a ship-owner and ship-builder, and as Chairman of the Association of Steam Ship-owners trading with the East, was listened to with much attention and had great weight.

We have, &c.
(Signed) J. STOKES.
C. RIVERS WILSON.
EDWD. J. STANDEN.

Inclosure in No. 5.

NATIONALITIES of Captains and Pilots interrogated by the Committee of the Technical Commission.

Captains.

English	5
German	2
Austrian	1
Dutch	1
Total	9

Pilots.

French	9
Greek	6
English	4
Italian	3
Austrian	3
Total	25

No. 6.

The British Suez Canal Directors to Earl Granville.—(Received April 9.)

(No. 8. Confidential.)

My Lord, *Paris, April 7, 1885.*

WE have the honour to report to your Lordship that we this day attended the meetings of the Finance Committee and Council of the Suez Canal Company. Sir Rivers Wilson was unavoidably absent from illness.

The principal business was the presentation of the Report of the International Technical Commission on the works recommended for the improvement of the Canal,

and the necessary month's notice to the Council, given by M. de Lesseps, of the proposed loan for carrying out these works :—

	Fr.
The amount required for the whole expenditure, which will probably extend over seven years, is, in round numbers	203,000,000
For the Fresh-water Canal	6,000,000
Total	209,000,000

It is proposed to take authority from the next general meeting of shareholders to raise only a loan of 100,000,000 fr., which will provide for the execution of the works recommended :—

	Fr.
In the first phase	61,000,000
Fresh-water Canal	6,000,000
Plant for the works of the complete project	33,000,000
Total	100,000,000

This restricted amount is put forward in order not to revive the opposition manifested at the last general meeting, to providing a canal sufficient for the transit of 12,000,000 tons so long before the increase of traffic to that figeur can take place.

M. de Lesseps relies on the growth of trade during the time that this first instalment is being spent, to justify to the shareholders the further loan necessary to complete the whole of the works comprised in the Report of the Commission.

No discussion was invited as to the conditions under which the loan would be issued; but the Council was informed that an idea thrown out by one of the shareholders at the last general meeting would be brought under its consideration.

This idea was to guarantee to the shareholders during the execution of the works the 18 per cent. to which their profits are to be restricted till the Tariff is brought down to the limit agreed upon with the ship-owners in 1883, and to effect this by paying out of capital any deficiency of revenue required to insure it.

It is hoped that traffic may increase so rapidly as to render this application of capital unnecessary; but it is thought desirable to allay their apprehensions of reduced profits by some such engagement.

It was mentioned by M. Charles de Lesseps that an operation of this kind is perfectly legal in France, and even customary.

We have, &c.
(Signed) J. STOKES.
EDWD. J. STANDEN.

No. 7.

Mr. Currie to Sir R. Lingen.

Sir, *Foreign Office, April 13, 1885.*

I AM directed by Earl Granville to state that he has been informed by the British Directors on the Council of the Suez Canal Company that the annual general meeting of the shareholders of the Suez Canal Company will take place on the 4th June.

Lord Granville is of opinion that it is desirable that Her Majesty's Government should be represented at this meeting by the Secretary of Her Majesty's Embassy at Paris, as on previous occasions; and I am to request that you will move the Lords Commissioners of the Treasury to cause Lord Granville to be furnished with the necessary certificate, for production at the office of the Company previous to the meeting, to the effect that the shares purchased by Great Britain, or the deposit-certificates issued in lieu of the drawn shares, still remain in the possession of Her Majesty's Government.

I am, &c.
(Signed) P. CURRIE.

No. 8.

The British Suez Canal Directors to Earl Granville.—(Received April 25.)

(No. 10. Confidential.)

My Lord, *London, April 23, 1885.*

WE have the honour, in connection with our No. 8 of the 7th instant, to forward to your Lordship an extract from the proceedings of the Suez Canal Council of the 7th instant, and to request instructions from your Lordship as to the vote we are to give in the next meeting of the Council on the 5th May.

The two points on which especially our votes will be demanded are—

1. The proposal to raise a loan of 4,000,000*l.* as a first instalment for the works of improvement recommended by the International Commission.

2. To charge to capital such portion of the interest on this loan as would prevent the shareholders receiving 18 per cent. on the original share capital.

These two points are explained in the present inclosure and in our above-mentioned despatch.

We have, &c.

(Signed) J. STOKES.
C. RIVERS WILSON.
EDWD. J. STANDEN.

Inclosure in No. 8.

Extract of Proceedings of the Suez Canal Council on April 7, 1885.

(Confidentiel.)

LE Conseil reçoit communication des rapports et conclusions de la Commission Consultative Internationale de 1884.

A l'occasion de cette communication, M. Charles de Lesseps, en conformité des statuts, expose que le Conseil est, dès à présent, saisi, pour pouvoir en délibérer et statuer en Mai, de la question des voies et moyens se rattachant à l'exécution des diverses améliorations prévues par la Commission Consultative Internationale.

La Direction propose de faire connaître aux actionnaires la dépense totale et d'approuver, par conséquent, les conclusions du Rapport de la dite Commission, c'est-à-dire qu'étant donné un trafic supérieur à 10,000,000 de tonnes, il y a lieu de dépenser, y compris la rigole d'eau-douce d'Ismaïlia à Port-Saïd, 210,000,000 fr.

Étant admis que les travaux seront approuvés, dans leur ensemble, par les actionnaires, la Direction pense qu'il conviendrait de proposer à la prochaine assemblée générale de mettre, quant à présent, une somme de 100,000,000 fr. à la disposition du Conseil en lui réservant de fixer le mode et les conditions de réalisation.

Cette somme serait employée :—

A l'achat de tout le matériel nécessaire pour l'exécution du travail, le coût devant s'amortir sur l'ensemble de ce travail ;

A l'exécution de la première phase qui comprend : la création, par élargissement, d'un garage continu permettant, entre Port-Saïd et Suez, le croisement des navires ; une amélioration des courbes et l'approfondissement du Canal à 8 mètres 50 centim. ;

A l'alimentation d'eau-douce entre Ismaïlia et Port-Saïd.

M. Charles de Lesseps expose, en outre, qu'en raison des arrangements de Londres et de la pensée qui a présidé à ces arrangements, ainsi que de l'idée mise en avant l'année dernière par beaucoup d'actionnaires, il convient de n'adopter que des combinaisons qui concourent à la fixité du revenu des actionnaires.

La Direction est d'avis de proposer également à la prochaine assemblée générale que toutes les fois que, pendant la période d'exécution des travaux, les charges en résultant pourraient affecter le revenu de 90 fr. considéré comme normal, la partie qui diminuerait ce revenu fut portée au compte du capital et non prélevée sur les revenus de l'exercice.

"Telles sont," dit, en terminant, M. Charles de Lesseps, "les mesures que la Direction prie le Conseil de vouloir bien examiner pour en décider lors de la séance qu'il lui conviendra de fixer dans le délai minimum d'un mois."

No. 9.

Earl Granville to Viscount Lyons.

(No. 440.)

My Lord, *Foreign Office, May 2, 1885.*

I AM informed by the Representatives of this country on the Council of the Suez Canal Company that the annual general meeting of the shareholders of the Suez Canal Company will take place on the 4th June.

It is the desire of Her Majesty's Government that the Secretary to Her Majesty's Embassy should attend the meeting to represent them as on former occasions, and I have to request that your Excellency will instruct Sir J. Walsham accordingly.

I am, &c.

(Signed) GRANVILLE.

No. 10.

Earl Granville to Viscount Lyons.

(No. 441.)

My Lord, *Foreign Office, May 2, 1885.*

WITH reference to my despatch No. 440 of this day's date, I transmit to your Excellency herewith a certificate,* under the hand of the Permanent Secretary to the Treasury, to the effect that the shares of the Suez Canal Company purchased by Great Britain, or the deposit certificates issued in lieu of the drawn shares, still remain in the possession of Her Majesty's Government.

I have to request that your Excellency will cause this certificate to be produced at the office of the Suez Canal Company previous to the forthcoming general meeting of the shareholders.

I am, &c.

(Signed) GRANVILLE.

No. 11.

Sir R. Welby to Mr. Currie.—(Received May 18.)

Sir, *Treasury Chambers, May 18, 1885.*

I AM directed by the Lords Commissioners of Her Majesty's Treasury to acquaint you, for the information of the Secretary of State, that they have read the Report of Sir John Stokes and Mr. Standen, dated 7th April, on the method of providing the funds required for the improvement of the Suez Canal.

The cost of the projected works is 209,000,000 fr., but it is only proposed to the Council of the Company to take power at the present time to borrow 100,000,000 fr., M. de Lesseps relying on the growth of trade during the time the first instalment is being spent to justify the further loan required for the completion of the work.

The Directors do not deprecate the suggested division of the loan into two parts, and my Lords would be unwilling to advise the interposition of objection on the part of the Representatives of Her Majesty's Government except upon strong evidence that such objection is really called for.

The British Directors state further that the Council would be asked to consider an idea put forward by a shareholder that a profit of 18 per cent. should be guaranteed to the shareholders, any deficiency of the revenue required for that purpose being made good out of capital.

My Lords may point out that if the profit of 18 per cent. is not fairly earned, the measure proposed would sacrifice the interest of the shareholders of the future to the interest of present shareholders, and as Her Majesty's Government belong to the former class, the British Directors would only discharge their duty in pleading such sacrifice of the future as a reasonable objection to the measure ; but my Lords would be unwilling to advise reliance upon that argument if Lord Granville should be of opinion that political reasons make it undesirable to bring into conflict the financial interest of Her Majesty's Government in the undertaking and the interests of the present shareholders.

* In Treasury, April 28, 1885.

It would, however, be quite correct for the British Directors to point out the general objections which apply to the principle of such a guarantee, and to recommend the Company to rely upon the result of the increased traffic which must follow improved accommodation in order to secure the desired rate of profit.

I am, &c.
(Signed) R. E. WELBY.

No. 12.

Earl Granville to Viscount Lyons.

(No. 34.)
(Telegraphic.) *Foreign Office, May* 19, 1885, 5 P.M.

FOLLOWING for British Suez Canal Directors:—

"Your despatches Nos. 8 and 10: Loan for Suez Canal improvements.

"Guide yourselves by Treasury letter of the 18th instant, sent yesterday to Sir J. Stokes, but do not press point as to non-payment of interest out of capital if you see that the general feeling is favourable to such mode of making up dividend to 18 per cent."

No. 13.

The British Suez Canal Directors to Earl Granville.—(Received May 23.)

(No. 11. Confidential.)
My Lord, *Paris, May* 20, 1885.

WE have the honour to report to your Lordship that we attended the meeting of the Finance Committee yesterday and that of the Council to-day, which were summoned for the purpose of examining the accounts of the Suez Canal Company for last year, fixing the dividend to be recommended to the general meeting of shareholders next month, and considering the question of a loan for carrying out the works of improvement and extension recommended by the International Commission.

The latter subject we propose to deal with in our following despatch.

The examination of the accounts showed, as usual, economies under certain heads of the estimated expenditure, and excesses under others which had been authorized during the year.

The general result was an expenditure of 361,785 fr. 15 c. below the estimate.

The Managing Committee yesterday made a statement of their proposals for declaring a dividend, which they were anxious to keep at as nearly as possible the same figure as that for 1883, in order to disarm the criticism of those shareholders who opposed the arrangement with the English ship-owners, under the fear that the immediate reduction of tolls would seriously affect their dividends, and whose consent has still to be obtained next month to the election of the seven new English Directors.

The Committee stated that the statutary reserve being now 1,235,933 fr. in excess of the 5,000,000 fr. which the statutes make it necessary to accumulate before any abatement is made in the annual amount set aside for this purpose, they proposed not to make any addition to the reserve this year.

The expenditure of 1884 therefore is less by 2,400,000 fr. than that of 1883, made up as follows:—

	Fr.
Economy on working expenses as compared with 1883	312,500
Saving in respect of a sum taken up for buildings on the "Domaine particulier" not expended	200,000
Amount carried to the reserve in 1883	1,887,500
Total	2,400,000

Thus the dividend for 1884 will be nearly the same as for 1883, namely, 62·25 fr. per share, as against 63·65 fr. in 1883. This, with the usual 5 per cent. interest, or

25 fr. per share, makes the total per share 87·25 fr., or 17·45 per cent. on the share capital, as against 88·65 fr., or 17·73 per cent. in 1883.

The Finance Committee adopted this proposal, which was also accepted by the Council.

We have, &c.
(Signed) C. RIVERS WILSON.
J. STOKES.
EDWD. J. STANDEN.

No. 14.

The British Suez Canal Directors to Earl Granville.—(Received May 23.)

(No. 12. Confidential.)
My Lord, *Paris, May* 20, 1885.

IN the meeting of the Finance Committee yesterday, M. Charles de Lesseps renewed his proposal to raise a loan of 100,000,000 fr. as a first instalment of the total estimated expenditure of 209,000,000 fr. for new works, and took the opinion of the Committee on the point alluded to in our despatches Nos. 8 and 10 of the 7th and 23rd ultimo, namely, the payment out of capital of such portion of the interest on the loan as would prevent the shareholders from receiving the amount of dividend and interest during the execution of the works, which would, up to 18 per cent., accrue to them from the development of traffic but for such a charge on their revenue.

And here we think it necessary to explain that since the above-mentioned despatches were written, M. Charles de Lesseps has given further explanation on this subject, to the effect that he did not propose, as was however correctly inferred by us from the actual wording of the document inclosed in our No. 10, to guarantee 18 per cent. when the Company had not earned it by the traffic. His view now is that if, but for the charges of the loan, the dividend would have been, for instance, 18 to 19 per cent., and the effect of these charges should bring it down below 18 per cent., that part of the difference, namely, up to 18 per cent., should be made good out of capital, or, that if without paying this interest the dividend would have given, say, 17·80 per cent., and the payment of the loan charges should bring it down to 17 per cent., then the whole difference would be made good out of capital.

We assented on the part of Her Majesty's Government, in accordance with your Lordship's instructions, to taking only 100,000,000 fr. for the works in the first instance, but pointed out that the proposal as regarded making up the dividend out of capital would sacrifice the interests of the shareholders of the future to the interests of the present shareholders, and recommended the Company to rely upon the increased traffic which must follow improved accommodation in order to secure the desired rate of profit.

To this M. Charles de Lesseps replied, noticing an objection on our part that his proposal involved a measure of bad finance, that they looked upon it as quite the contrary.

They were carrying out expensive works for a future development of traffic. Present shareholders might well object to bearing entirely the burden of these works, and they thought it essentially good finance to throw upon the shareholders who will receive the tolls of the increased navigation the charges resulting from giving that traffic improved accommodation, and thus encouraging its development.

We gathered from your Lordship's instructions that Her Majesty's Government did not wish us to oppose any arrangement which the majority of our colleagues approve of, and as we found that not only the French Directors accepted the proposal, but that the English Commercial Directors also voted for it, we gave in our adhesion.

We have, &c.
(Signed) C. RIVERS WILSON.
J. STOKES.
EDWD. J. STANDEN.

No. 15.

The British Suez Canal Directors to Earl Granville.—(*Received June* 8.)

E

(No. 13. Confidential.)

My Lord, *Paris, June* 4, 1885.

WE have the honour to report to your Lordship that we attended a special meeting of the Suez Canal Council on the 28th ultimo, to consider the draft Report which the President was to present to the annual meeting of shareholders summoned for to-day.

Some important modifications were introduced into the text, some of them at our instance, especially where it dealt with the political situation in Egypt.

We also took part in the usual monthly meetings of the Finance Committee, and of the Council on the 2nd instant, on which we have no special Report to make.

Sir Rivers Wilson, being obliged to attend an important meeting of the Suez Canal Conference, has been unable to be present at the meeting of shareholders to-day.

It became known yesterday that the group of shareholders styling themselves the Defence Committee had circulated papers purporting to make clear to those interested the loss inflicted on them by the agreement with the English ship-owners, and calling upon them to defend their interests, which they affirmed still rested in their own hands.

As every successive reduction of the Tariff is to be the act of the Council for the time being, the object of the Defence Committee is to take advantage of the present addition to its numbers, and of the vacancies arising from time to time, to elect Directors of their own way of thinking.

In pursuance of this object, they yesterday also placarded the streets with an appeal to the shareholders not to elect the English nominees of the Council, but to select those Frenchmen holding a large number of shares, whose names would be indicated to them at to-day's meeting.

The President's Report, of which we have the honour to inclose four copies for your Lordship's information, was received by the meeting with general approval.

Certain shareholders, however, took great exception to the appointment of the new English Directors, and speeches were made showing great animus against England generally, but especially against the ship-owners, whose interests were asserted to be opposed to those of the Company.

The sense of the meeting was, however, favourable to the proposals of the Report, and the several Resolutions contained in the order of the day, herewith inclosed, including that for the loan of 100,000,000 fr. for the new works under letter H, were carried by a show of hands, with the exception of that lettered G, which concerned the election of the new Directors.

Upon this Resolution a ballot was claimed, and resulted in the election, by an overwhelming majority, of the candidates proposed by the Council. (See p. 27 of the Report.)

We have, &c.

(Signed) J. STOKES.
C. RIVERS WILSON.
EDWD. J. STANDEN.

Inclosure 1 in No. 15.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE SUEZ.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES

(ORDINAIRE ET EXTRAORDINAIRE).

31ᵉ Réunion.—4 Juin, 1885.

Rapport de M. Ferdinand de Lesseps, Président-Directeur de la Compagnie, au nom du Conseil d'Administration.

SITUATION FINANCIÈRE: EXERCICE 1884.

	Fr.	c.
La recette totale de l'Exercice 1884 s'est élevée à la somme de	65,408,294	56
Les dépenses de toute nature, y compris l'intérêt à 5 pour cent et l'amortissement du capital social, ont atteint le chiffre de	30,336,443	63
Bénéfice de 1884	35,071,850	93
Sur lequel il a été distribué, le 1ᵉʳ Janvier, 1885, à titre d'acompte autorisé par l'Article 64 des Statuts, une somme de	12,676,056	33
Solde à payer le 1ᵉʳ Juillet prochain..	22,395,794	60

dont la répartition aux divers ayants droit, indiquée au relevé des comptes qui vous a été distribué, fait ressortir un dividende brut, total, pour l'action, de 62 fr. 252.

Le 29 Mai, 1884, vous votiez la résolution suivante:—

"Lorsque le fonds de réserve dépasse le chiffre de 5,000,000 fr., l'assemblée générale des actionnaires peut, sur la proposition du Conseil, disposer de tout ou partie de l'excédent, pour augmenter la masse distribuable des bénéfices à répartir en conformité de l'Article 63."

Notre réserve statutaire, s'élevant à 6,235,933 fr. 49 c., offrait un excédent de 1,235,933 fr. 49 c.

La diminution du dividende de 1884 comparé au dividende de 1883 est, malgré l'état de malaise universel et les détaxes appliquées, tellement minime, que votre Conseil ne vous demande pas de toucher à cet excédent de la réserve.

Mais il ne vous propose pas de prélèvement nouveau sur les bénéfices réalisés, qui irait grossir une réserve dépassant la limite statutaire obligatoire.

COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Les dépenses faites pour l'agrandissement ou l'amélioration du Canal Maritime, se sont élevées en 1884, à 2,730,845 fr. 47 c., comprenant:—

A Port Saïd, la continuation du creusement d'un nouveau bassin et l'installation d'un système économique d'éclairage au gaz Pintsch, en rade et dans le port;

L'achèvement des bâtiments du garage de Toussoum;

La rectification de la courbe d'El Guisr;

La continuation de l'élargissement du Canal dans les Petits Lacs Amers;

La continuation de l'empierrement des berges;

Les frais d'études des travaux d'amélioration soumis à la Commission Consultative Internationale.

Il a été fait face à ces dépenses au moyen des ressources suivantes:—

	Fr.	c.
Solde disponible de 1883	80	65
Versements de libération sur les obligations 3 pour cent émises en 1880 ..	355,344	00
Réalisation de 6,597 obligations, conformément à l'autorisation de l'Assemblée du 12 Juin, 1882	2,375,475	30
Total des ressources	2,730,899	95
Sur lesquelles il y a lieu de reporter un disponible de	54	48

"L'actif suivant estimation" des comptes qui vous ont été remis, fait ressortir —à la comparaison des valeurs inventoriées fin Décembre 1883 et fin Décembre 1884, une différence en moins de 57,278 fr. 27 c. résultant de quelques réalisations, de

diminutions dans les chiffres d'approvisionnements, et donnant ainsi une ressource disponible, venant s'ajouter à celle de 67,468 fr. 6 c. que nous vous signalions dans notre précédent Rapport.

	Fr.	c.
La caisse de "Renouvellement de Matériel," qui avait, à la fin de l'Exercice 1883, une somme de	904,521	22
S'est accrue en 1884—		
De la participation de l'exercice pour le service des eaux	30,000	00
D'un remboursement par le "compté général de ripage, relevage, et nettoyage des conduites d'eau douce d'Ismaïlia à Port-Saïd," de ..	15,000	00
Ce qui porte "l'actif du fonds de renouvellement de matériel" à un total de.	949,521	22
Réserve sur laquelle a été prélevé l'achat d'un remorqueur, pour le service du Port d'Ismaïlia, et d'une troisième drague marine, soit, ensemble ..	816,415	40
Laissant, en conséquence, un solde au "fonds pour le renouvellement de matériel," de	133,105	82

	Fr.	c.
Le compte spécial ouvert en vue du règlement des "commandes de matériel pour travaux d'amélioration et d'entretien," engagées au 1er Janvier, 1883, laissait, au 31 Décembre, 1883, un solde disponible de ..	273,158	43
Ce compte a reçu, à valoir sur les annuités des fonds de renouvellement ..	2,100,000	00
Total	2,373,158	43
Somme sur laquelle ont été prises les dépenses effectuées en 1884, soit ..	2,365,940	29
Solde à reporter	7,218	14

	Fr.	c.
L'execution du plan d'ensemble des constructions nouvelles d'exploitation a coûté, en 1884	99,870	75
Dépense plus que couverte par le produit des ventes de bâtiments, qui se sont élevées à	105,854	04
D'où résulte un disponible pour 1885, de	5,983	29

Solde compris, d'ailleurs, dans le chiffre de 57,278 fr. 27 c. représentant à "l'actif suivant estimation," la différence qui y est signalée.

Le fonds d'amortissement des délégations comprenait, au 31 Décembre, 1883, 47,856 titres représentatifs de coupons consolidés.

Il s'est trouvé diminué, en 1884, de 1,695 titres vendus au prix moyen net de 86 fr. 303 par titre, et ayant produit 146,284 fr. 75 c. qui sont venus compléter la réserve affectée à l'amortissement des délégations.

Exploitation.

Transit et Navigation.

Le mouvement de 1884 a été de 3,284 navires et de 5,871,500 tonnes nettes officielles, procurant une recette totale de 62,378,115 fr. 24 c.

C'est une diminution, sur 1883, de 23 navires; mais une augmentation de 95,639 tonnes.

Les recettes accessoires du service du transit se sont élevées à la somme de 260,848 fr. 33 c.; ce qui donne, pour l'exercice, une recette totale de 62,638,963 fr. 57 c.

Sur les 3,284 navires transités, 1,669 ont passé de la Méditerranée à la Mer Rouge et 1,615, de la Mer Rouge à la mer Méditerranée.

148,298 passagers ont passé d'une mer à l'autre.

En 1884, le nombre des navires ayant passé le Canal pour la première fois a été de 249, dont 205 navires de commerce, et 44 navires d'État.

Le nombre des navires de commerce sur lest a été de 23.

La moyenne de séjour total par navire a été, en 1884, de 41 h. 53 m., et la moyenne de la marche effective de 18 h. 44 m. C'est une diminution, pour le séjour total, de 4 heures sur 1881, de 11 h. 53 m. sur 1882, de 6 h. 43 m. sur 1883.

La navigation spéciale de ou pour l'Australie, a donné 253 navires contre 226 en 1883; c'est, sur 1883, une augmentation de 27 navires, ou 12 pour cent environ.

Les passagers à destination ou en provenance de l'Australie ont été au nombre de 32,373, en 1884, contre 31,420 en 1883.

Un Tableau annexé à ce Rapport relève le mouvement Australien par le Canal, depuis son origine.

Un autre Tableau énumère les 22 lignes régulières a vapeur qui ont augmenté leur flotte en 1884.

Le mouvement proprement dit de Port-Saïd, a été de 950 navires et de 690,104 tonnes.

A l'importation, le mouvement commercial s'est élevé à 737,518 tonnes,—dont 706,097 tonnes de houille et 31,421 tonnes de produits, articles et objets divers; il a été exporté 4,234 tonnes, dont 3,780 de graines de coton, et 454 d'articles divers.

L'expédition Italienne dans la Mer Rouge a donné lieu, en 1884, à un mouvement de 2 navires et une recette de 16,915 fr. 86 c.

L'expédition Française au Tonkin a donné lieu, dans la même année, à un mouvement de 46 navires et une recette de 1,057,538 fr. 28 c.

La crise commerciale et maritime, qui a si lourdement pesé sur le second semestre de 1884, s'est prolongée, et quelque peu accentuée, pendant les premiers mois de l'année 1885; elle paraît avoir atteint son maximum d'intensité possible. Les stocks s'épuisent, les besoins de toutes sortes se manifestent, et la solution de conflits politiques et militaires jusqu'ici menaçants, semble devoir permettre enfin à l'industrie et à la marine universelle, de reprendre une activité trop longtemps interrompue.

A moins d'événements extraordinaires, l'entreprise du Canal Maritime aura eu cette bonne fortune, de supporter sans dommage appréciable—et seule au monde, on peut le dire,—une des crises économiques les plus profondes, les plus générales, et les plus persistantes que l'on puisse citer; cela, au moment même où des diminutions progressives de taxes prévues dans l'exposé des Actes de Concession venaient à échéance.

Nos études de chaque jour confirment la justesse de nos vues: Ce sont précisément ces détaxes qui ont permis aux armateurs de persister dans leurs armements, de consentir, de leur côté, à des sacrifices momentanés pour conserver leur clientèle acquise; tandis que des marchandises nouvelles, relativement pauvres, pouvaient venir en Europe par le Canal, grâce à la diminution des frets favorisée par nos libérales déterminations.

Nous vous disions, le 12 Mars, 1884:—

"Est-ce un effet des diminutions de taxes annoncées, comme cela a été dit, ou bien la conséquence d'un fait normal? Quelle qu'en soit la cause, il est certain que le trafic par le Canal a continué à progresser, malgré l'état de souffrance générale des affaires, l'abaissement des frets; que vos recettes sont en augmentation sensible, malgré la détaxe de 50 centimes appliquée depuis le 1er Janvier dernier, et que ce qui apparaissait en Novembre dernier comme un sacrifice peut-être un peu lourd, va se trouver compensé par une amélioration vraiment imprévue."

Et nous ajoutions, dans notre Rapport à l'Assemblée du 29 Mai suivant, après avoir indiqué la "progression indéfinie" de mouvement que nous réserve l'avenir:—

"Cette progression indéfinie, les diminutions de tarifs, seules, peuvent la réaliser. Depuis que vous avez adopté en principe le programme de Londres, tout ce qu'il y a en Europe d'armateurs et de négociants, recherche avec une activité extraordinaire à créer, à accroître, à développer, dans des proportions vraiment imprévues, tous les moyens d'échange et tous les champs de production. C'est là, d'ailleurs, l'effet constant des diminutions de tarifs. Le Canal de Suez ne saurait être une exception.

"Nous pensons qu'avec le maintien du tarif de 10 fr. par tonne et de la taxe de pilotage, le trafic du Canal aurait continué à progresser, mais lentement, de plus en plus difficilement, et subissant, en outre, des temps d'arrêt et même des diminutions, lorsque des crises commerciales séviraient, comme en ce moment; qu'en adoptant en principe, au contraire, les diminutions de taxe énoncées dans le programme de Londres, appliquées relativement au progrès même du trafic, c'est-à-dire du revenu, l'avenir de l'entreprise progressera rapidement et sûrement."

Les faits acquis, maintenant enregistrés, ont donc confirmé nos prévisions:—

	Tonnes.
Le tonnage de capacité des navires qui ont passé le Canal de Suez en 1884, a été de	8,319 967
Il avait été en 1883, de	8,051,307
Soit, une augmentation de	268,660
Ou 3·33 pour cent.	

Or, pendant cette période de crise générale, intense, les obstacles accumulés d'un régime quarantenaire abusif, des guerres et des conflits politiques, des sinistres

commerciaux et financiers, faisaient, que le seul commerce extérieur de l'Angleterre présente une diminution d'échanges de un milliard 150,000,000 fr.; que les chemins de fer Français accusent une diminution de recettes de 25,000,000 fr.; et les chemins de fer Anglais de 10,000,000 fr. Le trafic du Canal de Suez, au contraire, voit son tonnage augmenter et les préparatifs d'avenir se développer d'une façon extraordinaire.

L'Italie décide la construction d'un port de commerce à Assab, et s'assure le fonctionnement régulier d'une nouvelle ligne de navigation postale pour la Mer Rouge; la France s'établit à Obock, Sagalla, et Tadjourah; signe un Traité de Commerce avec la Birmanie indépendante; s'installe au Tonkin, qu'un service à vapeur nouveau, mensuel, va desservir; l'Allemagne vote des subventions importantes pour l'organisation rapide de deux services postaux mensuels, l'un sur la Chine et le Japon, l'autre sur l'Australie; constitue une grande compagnie à Hambourg, pour l'acquisition et l'exploitation de terrains et l'établissement de Comptoirs à Bornéo; prend possession, pour les coloniser, de la Nouvelle-Guinée et d'autres îles de l'Océan Pacifique; l'Autriche-Hongrie forme une Compagnie Austro-Asiatique pour le développement du commerce et de la navigation avec l'Extrême-Orient; le Portugal crée la Compagnie Timor et Macao, qu'exploitera les ressources agricoles et minérales de ces possessions; l'Espagne supprime les taxes maritimes établies pour les travaux du port de Manille et réduit de moitié les surtaxes d'importation et d'exportation, en vue de favoriser l'accroissement des relations avec les Philippines; la Turquie prépare l'exploitation de mines de houille existant à Bagdad; la Hollande ordonne l'exécution de chemins de fer à Java; l'Australie annonce la découverte de charbons et décide la construction de 1,500 milles de voies ferrées; l'Angleterre, enfin, développe son réseau intérieur des communications Indiennes, et prévoit, dans ce but, une dépense de 10,000,000 livres, ou 250,000,000 fr.

Domaine.

La superficie des terrains vendus au profit du domaine commun, en 1884, a été de 19.222^{m},03 à Port-Saïd et de 402^{m},78, à Ismaïlia, au prix moyen de 6 fr. 34 c. le mètre à Ismaïlia et de 54 fr. 74 c. à Port-Saïd.

Les recettes du domaine commun provenant de ces ventes ont été 1,054,776 fr. 11 c.

Les locations de terrains ont procuré, en outre, une recette de 86,711 fr. 12 c.

Pendant le premier trimestre de 1885, des ventes de terrains ont inauguré l'exploitation du terre-plein de Port-Tewfik (Suez).

Les recettes du domaine particulier de la Compagnie ont résulté de locations de maisons pour une somme de 290,100 fr. 31 c., et de ventes d'immeubles pour une somme de 105,854 fr. 4 c.; cette dernière recette, portée au compte spécial ouvert pour "Provision affectée aux constructions nouvelles."

En 1884, les bâtiments de la gare du kilomètre 146 ont été réédifiés, avec une dépense de 97,074 fr. 45 c., et les travaux d'agrandissement du bassin-traverse de Port-Saïd ont été décidés. Ces travaux augmenteront de 78,558 mètres 20 centim. la superficie des terrains et de l'eau, loués à raison de 1 fr. 20 c. par mètre et par an.

Le creusement d'un grand bassin nouveau à Port-Saïd, sur la rive Afrique, permettra la création de terrains dont l'appropriation reviendra à 2 fr. par mètre, et qui se vendront à 50 fr. et 60 fr. le mètre, au profit du Domaine Commun.

Une Convention avec le Gouvernement Égyptien, signée le 18 Décembre, 1884, a réorganisé le Domaine Commun et réglé diverses question.

En 1869, par un arrangement spécial, il avait été convenu que la superficie des terrains exploitables du Domaine Commun, dans l'Isthme, serait augmentée de 300 hectares à Port-Saïd et de 200 hectares à Ismaïlia.

La délimitation des terrains à adjoindre à Port-Saïd, terminée, augmente de 350 hectares la superficie exploitable de Port-Saïd.

La délimitation, sur le terrain, de l'adjonction des 200 hectares d'Ismaïlia n'est pas achevée.

Les ventes s'effectuent, suivant la Convention annexée à ce Rapport, de gré à gré, ou par adjudication, au comptant ou à terme.

L'Article XI de la Convention confie à la Compagnie, moyennant un prix fixé à forfait, l'entretien de la voirie à Ismaïlia et à Port-Tewfik.

La nouvelle Administration du Domaine Commun a proposé au Gouvernement Égyptien et à la Compagnie—qui ont accepté la proposition—d'augmenter d'environ

33 pour cent le prix cadastral des terrains situés à l'ouest de la ville de Port-Saïd. Il s'agit d'une superficie de 360,000 mètres valant 40 fr. le mètre au minimum et 100 fr. au maximum.

Eaux.

L'usine d'Ismaïlia a refoulé vers Port-Saïd, en 1884, 364,716 mètres cubes d'eau douce, soit en moyenne 996 mètres 491 par jour.

Les recettes se sont élevées à 183,631 fr.

Par une Convention, signée le 13 Décembre, 1884, avec le Gouvernement Égyptien, la Compagnie a été mise en possession de son droit "d'établir et d'exploiter, pendant toute la durée de la Concession du Canal Maritime, toute distribution d'eau douce dans la ville de Port-Saïd." L'étude immédiate a été ordonnée du creusement du Canal d'Eau-douce prévu dans la Concession, et qui, s'embranchant au Canal Ismaïlieh, à Ismaïlia, dérivera l'eau du Nil jusqu'à Port-Saïd.

Ce travail était devenu indispensable pour assurer l'approvisionnement en eau douce des navires passant le Canal et l'alimentation des habitants de Port-Saïd.

Le service des eaux bénéficiera de cette création, par un service de distribution à Port-Saïd et sur la ligne.

En attendant l'achèvement de ce travail, et pour satisfaire, dans la plus large mesure possible, aux besoins croissants de la ville de Port-Saïd et des navires transiteurs, des machines de relai vont être installées sur deux points de la conduite qui amène actuellement l'eau douce à Port-Saïd;

La consommation de charbon à l'usine d'Ismaïlia avait été, en 1883, de 500 grammes par mètre cube d'eau refoulé; elle est descendue à 439 grammes en 1884.

A Suez, l'usine des eaux a distribué 415,626 mètres cubes, soit 1,135 m. c. 592 par jour. Les recettes se sont élevées à 109,384 fr. 99 c. La consommation de charbon qui avait été, en 1883, en moyenne de 475 grammes par mètre cube d'eau refoulé, est descendue, en 1884, à 160 grammes, résultat dû à l'amélioration des machines dont nous vous entretenions l'année dernière.

Pour répondre à l'augmentation de la fourniture d'eau, la conduite principale, de 100 millim., a été remplacée par une conduite de 200 millim.

Entretien, Travaux, Améliorations.

Entretien.

La ligne entière du Canal et ses gares, la rade et le chenal d'entrée, ont été entretenus en bon état de navigabilité, à la profondeur normale, par les dragages, périodiques ordinaires, qui ont produit les cubes suivants :—

Dragages en dehors des jetées	88,665 m.c.	000
Curage du chenal d'entrée	163,144	700
Total pour l'avant-port..	251,749 m.c.	700

Curage du Canal et des gares :—

Section de Port-Saïd (cuvette)	99,810 m.c.	362
" " (risbermes)	350,346	863
Section d'Ismaïlia	236,865	893
Section de Suez	149,379	443
Total des dragages pour le Canal..	836,402 m.c.	561
Le curage ordinaire du bassin Ismaïl a produit un cube de	112,006 m.c.	745
Les terrassements à sec, exécutés pour l'entretien des banquettes du Canal, ont produit un cube de	50,710 m.c.	000

Des empierrements d'entretien ont été exécutés dans la section de Port-Saïd, sur une partie des berges supportant les conduites d'eau et sur une longueur de..	927^{m} 60
Dans la section d'Ismaïlia, sur	253 40
Dans la section de Suez, sur	740 80
Total	1,921^{m} 80

Les pierres employées se sont élevées à 6,361 tonnes.

La grande jetée ouest de Port-Saïd s'est maintenue à sa côte normale; cinquante blocs maçonnés destinés à la renforcer ont été fabriqués.

Les diverses tempêtes qui ont sévi sur la région de Port-Saïd les 20 et 24 Janvier, les 7, 20, et 21 Février, et les 29 et 30 Mai, n'ont pas causé de dommages sensibles aux ouvrages du port.

Les curages périodiques des dragues marines ont conservé toutes leurs grandes profondeurs aux fonds de la rade et à l'entrée du chenal.

Les rigoles d'alimentation des gares, leurs appontements, les bouées, balises, et pieux d'amarrage, ont été entretenus sur toute la ligne.

Travaux.

La machine à percer radiale et le tour à fosse, dont nous vous annoncions l'acquisition l'année dernière, ont été installés dans nos ateliers généraux.

Ces machines-outils, d'une puissance exceptionnelle, fonctionnent bien.

Nous vous avions également fait connaître la décision prise d'augmenter les moyens dont la Compagnie disposait pour concourir, avec les capitaines, au déséchouage et au renflouage des navires.

Le matériel neuf, acquis dans ce but, maintenant complet, se compose de trois chaloupes et appareils de plonge, deux pompes, débitant chacune 360 mètres cubes à l'heure; deux bigues à vapeur de 35 tonnes; deux remorqueurs d'une force de 180 chevaux-vapeur.

Améliorations.

Les travaux d'amélioration du Canal exécutés pendant l'année 1884 ont été les suivants:—

1. La création d'un nouveau bassin Afrique à Port-Saïd, dont les terrassements à sec sont terminés. Les dragages y sont actuellement assez avancés, pour que le transit dispose déjà, dans ce garage, d'un nouveau bassin de 700 mètres de longueur et de 41 mètres de largeur, en dehors du plafond normal du Canal, et permettant le mouillage supplémentaire de six navires.

2. L'élargissement du Canal de 22 à 40 mètres dans les Petits Lacs Amers, sur une longueur de 10 kilom., qui sera porté à 13½ kilom. avant la fin de cet exercice.

3. La rectification de la courbe nord d'El Guisr. Les terrassements à sec, s'élevant à 190,740 mètres cubes, nécessités pour l'exécution de ce travail, ont été activés par l'organisation d'un travail de nuit, à la lumière électrique. Les 201,093 mètres cubes qui sont à draguer pour porter, dans la courbe, le plafond du Canal à 72 mètres de largeur à son sommet, seront également enlevés de jour et de nuit.

4. La continuation normale, annuelle, des travaux d'empierrement:

Section de Port-Saïd	3,364m 36
Section de Suez	408 12
Total	3,772m 48
Emploi de pierres	16,126 m.c.

Les travaux d'amélioration poursuivis, et à terminer pendant l'Exercice 1885, sont:

1. L'approfondissement de la darse de Port-Tewfik, achevé comme dragage;

2. La rectification de la courbe sud des petits lacs, en cours d'exécution, qui portera le plafond du Canal à 50 mètres de largeur au sommet de la courbe, et le rayon de la partie convexe de 2,348 à 2,600 mètres, travail qui sera terminé avant la fin de l'année courante;

3. L'élargissement du Canal devant Port-Tewfik, qui sera prochainement achevé;

4. L'élargissement des gares d'El Ferdane et du Déversoir, portées de 10 à 15 mètres terminé;

Ces divers travaux ont été conduits de manière à entrer dans le programme d'exécution de l'amélioration totale du Canal Maritime.

Nous vous rappelons la décision que vous soumit le Conseil, spontanément, d'entreprendre, le plus rapidement possible, les 30,000,000 de travaux d'amélioration que vous deviez exécuter en trente ans, à cause de l'accroissement du transit et de la nécessité d'assurer à ce mouvement toutes les facilités de navigation désirables.

Vous veniez à peine de sanctionner cette décision—que les faits accomplis ont si

bien justifiée—que la certitude d'un développement de transit encore supérieur à celui qui avait été calculé comme probable, vint pour ainsi dire imposer une étude plus large de la même question.

Il s'agissait d'être prêt à recevoir et à donner facilement passage à un transit de 10,000,000 de tonnes.

Nous vous signalions, l'année dernière, la réunion à Paris, le 16 Juin, d'une Commission Consultative Internationale à laquelle nous avions demandé son avis sur divers projets.

Les travaux d'amélioration prévus dans la Convention de 1876, et en cours d'exécution, répondant à un transit pouvant atteindre jusqu'à 10,000,000 de tonnes, la Commission Consultative Internationale devait, d'une part, énumérer les travaux qui seraient à exécuter pour "répondre pleinement aux exigences d'un trafic dépassant 10,000,000 de tonnes par an," et, d'autre part, donner son avis sur les "travaux définitifs d'amélioration," c'est-à-dire sur les travaux à exécuter pour assurer le transit facile, normal, de "tout le mouvement maritime, et quel qu'il fût, que l'avenir nous promet."

La Commission Consultative Internationale fut ainsi composée:

Allemagne:
- M. Pescheck, Inspecteur des Voies Fluviales en Prusse, Attaché à l'Ambassade d'Allemagne à Paris.

Autriche-Hongrie:
- M. Blasius Crillanovich, Capitaine du Lloyd Austro-Hongrois.

Espagne:
- M. Eduardo Saavedra, Inspecteur-Général des Ponts et Chaussées, Membre du Conseil Supérieur de la Marine, à Madrid.

France:
- MM. Dumont, Officier de la Compagnie Nationale de Navigation, à Marseille.
- Ch. Lefébure de Fourcy, Inspecteur-Général des Ponts et Chaussées.
- Vice-Amiral Jurien de la Gravière, Membre de l'Institut.
- Félix Laroche, Ingénieur-en-chef des Ponts et Chaussées.
- E. Larousse, Ingénieur Hydrographe.
- Pascal, Inspecteur-Général des Ponts et Chaussées.
- L. Tillier, Lieutenant de Vaisseau, Officier de la Compagnie des Messageries Maritimes.
- Voisin Bey, Inspecteur-Général des Ponts et Chaussées.

Grande-Bretagne:
- MM. Robert Alexander, Armateur, à Liverpool.
- Captain Chitty, de la Marine Royale Britannique.
- Major-Général Sir Andrew Clarke, Inspecteur-Général des Fortifications.
- Sir John Coode, Vice-Président de l'Institut des Ingénieurs Civils.
- Sir Charles Hartley, Membre de l'Institut des Ingénieurs Civils.
- James Laing, Constructeur et Armateur, Président de la Chambre de Navigation du Royaume-Uni.
- William Mackinnon, Président de la Compagnie de Navigation à Vapeur "British India."
- Thomas Sutherland, Membre du Parlement, Président de la Compagnie de Navigation Péninsulaire et Orientale.

Italie:
- M. Édouard Gioia, Ingénieur, à Rome.

Pays-Bas:
- M. J. Dirks, Ingénieur-en-chef du Waterstaat.

Russie:
- M. le Capitaine E. Alexéieff, de la Marine Impériale, Attaché à l'Ambassade de Russie à Paris.

La Compagnie avait soumis à cette Commission Internationale trois projets principaux: l'un consistant en l'élargissement pur et simple du Canal Maritime; l'autre, en la création d'un deuxième Canal, parallèle au Canal actuel; le troisième, mixte, c'est-à-dire prévoyant l'élargissement sur une partie du parcours et deux voies séparées sur une autre partie.

La dépense de chacun de ces trois projets était à peu près la même.

En exposant aux membres de la Commission le but de leur réunion, votre Président s'exprimait ainsi :—

"Depuis l'ouverture du Canal à la grande navigation (Novembre 1869), la Compagnie n'a pas négligé d'améliorer chaque année la voie nouvelle, de manière à satisfaire graduellement aux exigences du développement progressif du trafic. Même le progrès continu de la navigation, marchant de pair avec l'augmentation des dimensions des navires, ayant pris de grandes proportions en 1876, la Compagnie a songé à consacrer dès lors, aux travaux spéciaux d'amélioration, des sommes plus considérables que pendant les premières années de l'exploitation; et, conformément aux termes d'un accord intervenu le 21 Février, 1876, avec le Gouvernement de Sa Majesté Britannique, un programme d'améliorations successives a été arrêté pour être exécuté en trente années, moyennant une dépense annuelle fixe de 1,000,000 fr. Mais bientôt, encore, le délai de trente années assigné à l'exécution du programme se trouvant beaucoup trop long, relativement à l'accroissement du trafic qui se manifestait, le Conseil d'Administration de la Compagnie, spontanément, en 1882, a proposé aux actionnaires réunis en assemblée générale, d'exécuter sans interruption l'ensemble des travaux prévus, en y affectant le reliquat disponible de la dotation de 30,000,000 fr., et dans les seules limites de temps qu'il ne serait pas prudent de dépasser sans s'exposer à créer, du fait même de ces travaux, des entraves au transit des navires dans le Canal. En même temps, dans des conférences avec les Représentants du Gouvernement Anglais dans le Conseil d'Administration, la Direction de la Compagnie recherchait et fixait le mode le meilleur par lequel l'exécution des travaux projetés satisfairait à un mouvement dans le Canal de 10,000,000 de tonnes. Ces travaux n'étaient, du reste, pour la majeure partie, que la continuation, sur une plus grande échelle, et avec une plus grande rapidité d'exécution, de ceux entrepris depuis l'ouverture du Canal.

"Ce programme est actuellement en cours d'exécution. Mais, en le formulant, la Commission des Travaux de la Compagnie avait exprimé l'opinion, qu'en prévision d'un développement du trafic dépassant 10,000,000 de tonnes par an, il conviendrait, dans un avenir qui ne pouvait être déterminé, d'étudier l'idée du creusement d'une double voie.

"Or, les nouvelles réductions de taxe approuvées en principe cette année même, et annoncées à l'avance, devant préparer un accroissement de trafic allant au delà des 10,000,000 de tonnes prévues, il importe que toutes les mesures soient prises pour que le Canal Maritime réponde pleinement aux exigences de ce trafic développé.

"C'est dans ce but, c'est pour avoir son avis sur les questions techniques, multiples, de travaux et de navigation, soulevées par le problème lui-même, que la nouvelle Commission Internationale a été convoquée.

"Il s'agit donc, en vue d'un trafic dépassant 10,000,000 de tonnes, d'entendre les avis de la Commission sur les meilleures dispositions à prendre pour que la voie maritime directe, creusée entre Port-Saïd et Suez, permette le croisement des navires en marche dans les conditions les plus satisfaisantes possibles de sécurité et de rapidité pour les armateurs, et par le minimum de dépense pour la Compagnie. Les délibérations de la nouvelle Commission, suite des travaux de la grande Commission Internationale de 1856, permettront à la Compagnie de satisfaire, par des décisions opportunes, aux légitimes exigences de l'intérêt universel."

Après en avoir délibéré, la Commission Consultative Internationale exprima l'avis "qu'un certain nombre de questions très importantes demandaient à être plus complètement élucidées, avant que la Commission pût se considérer comme étant en mesure d'arrêter des résolutions définitives."

Et elle décida de "confier l'étude de ces questions à une Sous-Commission qui se rendrait sur les lieux."

Cependant, la Commission Consultative Internationale se trouvait déjà suffisamment éclairée pour formuler une "conclusion provisoire" consignée au procès-verbal de son Rapporteur, en ces termes :—

"Comme conclusion provisoire de ses premières délibérations, la Commission a tenu à déclarer, et cela à l'unanimité, qu'elle inclinait en faveur de l'élargissement pur et simple du Canal, sous la réserve de l'opinion qui pourra être exprimée par la Sous-Commission après sa visite des lieux."

Le Rapport Général sur les travaux de la Commission rend compte, ainsi qu'il suit, des décisions de la Sous-Commission envoyée en Égypte :—

"La Sous-Commission a ouvert d'abord ses délibérations sur la question de principe, c'est-à-dire sur le choix de la solution à adopter pour le doublement de la

voie maritime : élargissement pur et simple, élargissement avec voies séparées, ou élargissement mixte.

"Les résultats ont été tels que la Sous-Commission a été unanime, à son tour, à reconnaître que la solution de l'élargissement pur et simple est, en effet, comme le pensait la Commission Plénière, celle qui doit être adoptée."

La Commission Plénière, le 11 Février, 1885, prenait les conclusions annexées à ce Rapport, et qui se résument ainsi :—

1. Élargissement pur et simple du Canal, de la Mer Méditerranée à la Mer Rouge;

A 65 mètres dans les parties rectilignes ; à 75 mètres dans les courbes d'un rayon de plus de 2,500 mètres ; à 80 mètres dans les courbes de 2,500 mètres et au-dessous, entre Port-Saïd et les Lacs Amers;

A 75 mètres dans les parties rectilignes ; à 80 mètres dans les courbes, entre les Grands Lacs Amers et Suez ;

2. Approfondissement actuel du Canal jusqu'à 8 mètres 50 centim., avec prévision d'un approfondissement final à 9 mètres, dernière phase d'exécution des améliorations projetées ;

3. Agrandissement de la gare du Lac Timsah et rectification de la courbe qui y conduit ;

4. Réduction de la largeur de l'Ilot-Asie à Port-Saïd ;

5. Rectification à 3,000 mètres de la courbe d'entrée dans le Canal ;

6. Protection des berges à la traversée des Lacs Menzaleh et Ballah et dans la partie du Canal comprise entre les Petits Lacs Amers et Suez.

La Commission avait eu, en outre, à donner son avis sur tous travaux accessoires dont elle jugerait l'exécution utile.

La Commission Plénière vota : "qu'en dehors de l'élargissement et de l'approfondissement du Canal, il n'y avait besoin de rien de plus pour améliorer, soit l'éclairage aux extrémités, soit le balisage du Canal, soit les moyens d'amarrage, ni pour réaliser d'autres améliorations quelconques.

La Commission Consultative Internationale eut enfin à se prononcer sur le programme pratique d'exécution des travaux d'amélioration projetés.

Ce programme comprenait trois phases :—

Première Phase.

De Port-Saïd aux Lacs Amers, élargissement de 14 mètres 84 centim.

Des Lacs Amers à Suez, élargissement de 15 mètres.

Sur toute la longueur du Canal, approfondissement à 8 mètres 50 centim. et première amélioration des courbes.

Rectification de la courbe est du Lac Timsah à 1,250 mètres de rayon.

L'exécution de cette phase constituera la création d'un garage continu d'un bout à l'autre du Canal Maritime, les gares actuelles ayant, comme largeur, l'élargissement proposé.

Seconde Phase.

De Port-Saïd aux Lacs Amers, élargissement de 28 mètres 16 centim.

Des Lacs Amers à Suez, élargissement de 11 mètres 50 centim. côté Asie, et de 26 mètres 50 centim. côté Afrique.

Achèvement des rectifications de toutes les courbes.

Troisième Phase.

Approfondissement à 9 mètres sur toute la longueur du Canal Maritime.

Tels sont les travaux d'amélioration du Canal, complets, définitifs, que la Commission Consultative Internationale a approuvés à l'unanimité.

Avant le vote sur ces conclusions, un membre de la Commission avait fait observer, "que ce n'était avec la certitude que l'élargissement proposé était définitif, en d'autres termes, que cet élargissement était considéré comme devant suffire à tous les besoins de l'avenir, que l'on pouvait admettre l'augmentation de profondeur ; et qu'il avait été répondu, que telle était bien, en effet, la pensée unanime de la Sous-Commission, laquelle considérait l'élargissement proposé comme définitif, ainsi que la profondeur finale de 9 mètres."

Le Président de la Commission Plénière conclut de ces déclarations :

"Que lorsque la Compagnie aurait exécuté tous les travaux conseillés par la Commission, elle pourrait répondre par un *non possumus* absolu à toutes demandes d'amélioration nouvelle."

En réalité, le Canal Maritime actuel, tel qu'il est, amélioré suivant le programme restreint de la Convention de 1876, et au moyen des ressources dont la Compagnie dispose, suffit à un mouvement annuel de 10,000,000 de tonnes ;

C'est en prévision d'un mouvement supérieur à 10,000,000 de tonnes par an, et d'un accroissement indéfini de trafic jusqu'à l'expiration des quatre-vingt-dix-neuf années de la Concession, que votre Conseil, appuyé de l'avis unanime de la Commission Consultative Internationale, a arrêté le programme qui donnera pleine satisfaction au mouvement total, quel que soit son développement, jusqu'à l'expiration de la Concession.

Ces travaux doivent être exécutés par phases successives, et de façon à précéder, nécessairement, le trafic auquel ils doivent satisfaire.

Il serait impossible, en effet, d'atteindre l'année où le transit donnerait 10,000,000 de tonnes, pour commencer les travaux d'amélioration que ce mouvement maritime exigerait ; il serait toutefois injuste, d'autre part—dans une certaine mesure au moins—de laisser complètement, sans aucune restriction, à la charge des exercices actuels, le service de l'intérêt et de l'amortissement de sommes à se procurer pour assurer l'exécution de travaux d'avenir. D'autant, que la première dépense à faire consiste en l'achat d'un matériel qui servira à l'exécution de toutes les phases.

Les préparatifs d'un développement extraordinaire de trafic et l'augmentation rapide de recettes qui suivront la cessation de la crise actuelle, nous font considérer comme indispensable, afin d'être toujours prêts, de nous munir d'un matériel suffisant pour exécuter tous les travaux en sept années. La dépense totale de l'achat du matériel pèsera donc sur le coût de la première phase.

Voici comment votre Conseil, dans ses délibérations, sanctionnées par des décisions unanimes, a tenu compte de ces exigences :

Les ressources actuellement à prévoir, pour procéder à l'achat du matériel complet et à l'exécution des travaux de la première phase, atteignent la somme de 94,000,000 fr. ;

Le programme de Londres, qui avait noté la prévision des travaux d'amélioration du Canal, était basé sur un revenu minimum de 90 fr. par action.

Nous vous proposons aujourd'hui, en conséquence, par une Résolution, de donner au Conseil d'Administration les pouvoirs nécessaires d'emprunter 100,000,000 fr. Il est entendu, sous réserve de l'approbation statutaire du Gouvernement Égyptien, que si tout ou partie des sommes nécessaires au service de l'intérêt et de l'amortissement de cet emprunt spécial, venait à affecter un revenu de 90 fr., pendant la période d'exécution des travaux, le tout ou la partie susceptible d'affecter ce revenu, serait porté au compte de premier établissement, avec le total des dépenses d'exécution des dits travaux.

La dépense totale des travaux d'amélioration du Canal Maritime s'élèvera, en définitive, à 209,000,000 fr., y compris l'exécution du Canal d'Eau-douce d'Ismaïlia à Port-Saïd, dont le coût sera d'environ 6,000,000 fr. Elle s'augmenterait, s'il y a lieu, des sommes partielles résultant de l'application au compte de premier établissement, des charges susceptibles d'affecter le revenu minimum de 90 fr. par action.

Nous vous disions, l'année dernière, le 29 Mai :

"Les travaux que votre Conseil aura à décider, et par les moyens financiers dont le meilleur mode sera soumis à votre délibération, seront exécutés de manière à répondre complètement au mouvement progressif de la navigation entre l'Occident et l'Orient du monde.

"Quel que soit le mode adopté pour nous procurer les fonds nécessaires à l'exécution de ces travaux, nous comptons, le moment venu, vous proposer de réserver aux actionnaires un privilège dans la formation de ce capital.

"Veuillez remarquer qu'avant de procéder à l'exécution des travaux qui seront décidés, nous avons à achever les améliorations en cours jusqu'à la dépense des 30,000,000 fr. déjà votés ; que les études matérielles pour la construction des machines nouvelles à commander nécessitent un certain délai ; que notre devoir est d'administrer avec prudence vos intérêts, et qu'en conséquence les charges devant résulter des travaux à entreprendre, ne viendront peser sur vos revenus qu'au fur et à mesure de l'augmentation de ces revenus, et progressivement.

"La dépense des 30,000,000 fr. et l'exécution des travaux en cours doivent améliorer déjà considérablement les conditions du transit.

"La dernière Commission, dans laquelle figuraient les trois Représentants du Gouvernement de la Reine, estimait que ces améliorations suffiraient pour répondre à un trafic de 10,000,000 de tonnes.

"La charge des grands travaux d'amélioration du Canal Maritime, sur lesquels la Commission Consultative Internationale est appelée à donner son avis, ne pèseront donc pas, ou pèseront peu sur les exercices prochains."

Nos propositions, vous le voyez, sont exactement conformes à nos promesses.

Éclairage Électrique.

Notre Rapport du 29 Mai, 1884, contenait le passage suivant :—

"Nous avons fait et nous continuons à faire, dans le Canal, des essais d'éclairage par l'électricité qui semblent pouvoir permettre prochainement, au moins pour les navires de guerre et pour les paquebots-poste,—représentant plus de 20 pour cent du trafic total,—le passage de nuit d'une mer à l'autre, ce qui améliorerait d'une façon notable les conditions générales du transit."

Ces essais, poursuivis avec toute la prudence voulue, nous ont déjà donné des résultats satisfaisants.

Canaux Ismaïlieh et Tewfikieh.

Nous vous avons entretenus, dans une autre partie de ce Rapport, du creusement d'un Canal d'Eau-douce qui, s'embranchant à Ismaïlia, se dirigera vers Port-Saïd.

Notre projet avait été d'utiliser ce Canal d'Eau-douce,—le Canal Tewfikieh dérivé du Canal Ismaïlieh,—dans les conditions énoncées aux Actes de Concession de la Compagnie, pour mettre en valeur, en culture, les immenses espaces stérilisés que le Canal traversera.

Nous vous disions, à ce sujet, le 29 Mai, 1884 :—

"Vous n'ignorez pas que depuis plusieurs années, le Gouvernement Égyptien s'opposait à l'exécution du Canal d'Eau-douce que nous devons creuser d'Ismaïlia à Port-Saïd.

"L'exécution de ce Canal d'Eau-douce nous permettrait, en alimentant les habitants de la ville nouvelle et les navires passant par le Canal, de livrer à la culture d'immenses et magnifiques terrains. Il en résulterait, pour la Compagnie, des bénéfices que l'on peut apprécier, en se rappelant que les terres de l'Ouady, achetées par la Compagnie 2,000,000 fr., ont été vendues 10,000,000 fr. après quelques années seulement de leur mise en culture.

"Voici la note que les Représentants du Gouvernement Anglais nous ont remise officiellement : 'Le Gouvernement de la Reine est en communication avec le Gouvernement Égyptien, avec le désir de trouver une solution favorable de la question de la construction du Canal Tewfikieh dans des conditions qui assureraient à la ville de Port-Saïd un approvisionnement suffisant d'Eau-douce tout en permettant l'arrosage des terrains entre Ismaïlia et Port-Saïd.'"

Pour répondre à des susceptibilités qui s'étaient produites au sein du Gouvernement Égyptien, votre Président—qui désirait, dans le double intérêt de l'Égypte et de la Compagnie, rendre à la fertilité un vaste territoire abandonné, et assurer aux habitants de Port-Saïd et aux navires passant le Canal une large alimentation en eau douce, indispensable,—avait confié à une Société spéciale, Égyptienne, fondée au Caire, le soin d'étudier les travaux du Canal dérivé, d'en poursuivre l'exécution et de l'exploiter. Cette Société, qui avait constitué un capital et fait des études, n'a pas obtenu, dans les délais utiles, l'autorisation nécessaire. Nous avons, depuis lors, signé avec le Gouvernement Égyptien un arrangement, annexé à ce Rapport, et aux termes duquel nous nous trouvons en mesure de creuser nous mêmes un Canal d'Eau-douce.

La Compagnie étant ainsi appelée à profiter des travaux qui avaient été faits avec le capital avancé par les fondateurs de la Société devenue caduque, nous avons pensé qu'il était équitable de rembourser à ces fondateurs les sommes qu'ils avaient consacrées à cette entreprise, jusqu'à concurrence de 160,000 fr.

Le Canal Ismaïlieh, qui relié le Caire au Lac Timsah, et par conséquent au Canal Maritime, et qui sera rélie à Port-Saïd par le Canal Tewfikieh, est une voie intérieure susceptible de valoir au Canal Maritime, et à Port-Saïd, des bénéfices importants.

Mais des incertitudes de débit d'eau et d'entretien du Canal, et surtout l'établissement de tarifs mal conçus, avaient empêché jusqu'ici le mouvement de batellerie, plusieurs fois inauguré, de se développer, même de se maintenir.

Le Gouvernement Égyptien perdait ainsi le fruit de l'exploitation d'une grande voie fluviale, et le trafic du Canal Maritime ne trouvait pas, de ce côté, la source de bénéfices qu'il avait le droit d'en attendre.

Par une Convention signée avec le Gouvernement Égyptien, le 18 Décembre, 1884, cette question a été résolue; un avis inséré le 2 Mai, 1885, au "Journal Officiel" fixe les droits de navigation du Canal Ismaïlieh comme suit:—

"Ministère des Travaux Publics.

"Par une décision en date du 1er Avril dernier, le Conseil des Ministres a approuvé les propositions qui lui ont été faites par le Ministère des Travaux Publics relatives aux droits de navigation sur le Canal Ismaïlieh.

"Ces droits ont été déterminés de la façon suivante:—

"30 paras par ardeb, à l'écluse en amont du Canal Ismaïlia.

"30 paras par ardeb, à l'écluse en amont du Canal Syriacos.

"10 paras par ardeb, à l'écluse en amont du Canal d'Abasseh qui conduit de El Wady à Zagazig.

"Le passage de tous les autres ponts et écluses sera libre.

"Toutes les barques vides ne paieront pas de droit.

"La navigation sur le Canal Ismaïlieh, branche de Suez, sera libre.

"Ces dispositions sont mises en vigueur à partir du 15 Mai courant.

"*Caire, le 1er Mai,* 1885."

Nous avions, de notre côté, pour utiliser, dans notre intérêt, le trafic local qui va résulter de ces heureux arrangements, à fixer les taxes qu'auraient à nous payer les barques passant la moitié seulement du Canal Maritime, pour aller porter ou prendre, à Ismaïlia, des chargements en provenance ou à destination des provinces de la Basse-Égypte.

Voici le tarif que votre Conseil a adopté, d'accord avec le Gouvernement de Son Altesse le Khédive, et qui a été inséré dans le "Journal Officiel" Égyptien du 2 Mai, 1885:—

"Trafic Local.

"A partir du 15 Mai, 1885, et jusqu'à nouvel ordre, les navires ou barques allant *à vide* de Port-Saïd à Ismaïlia et retournant à Port-Saïd avec un chargement de produits indigènes—ou bien revenant *à vide* d'Ismaïlia à Port-Saïd, après avoir apporté à Ismaïlia un chargement à destination des provinces de la Basse-Égypte voisines du Canal, et au delà dans l'intérieur—payeront un droit de navigation de 3 fr. 25 c. par tonne."

Devançant les délais consentis, le Gouvernement Égyptien a mis en vigueur les tarifs nouveaux.

Les nombreux navires qui apportent à Port-Saïd le charbon destiné aux transiteurs, sont obligés de quitter ce port sur lest, faute d'éléments de fret; en ramenant à un taux normal les taxes perçues sur le Canal Ismaïlieh, le Gouvernement Égyptien a ouvert aux produits de l'Égypte la route d'Ismaïlia et de notre port Méditerranéen. Notre Compagnie, la Marine Marchande Universelle et l'Agriculture de la Basse-Égypte ont donc les plus heureux résultats à attendre de ces mesures libérales et fructueuses.

Nominations d'Administrateurs.

Par votre délibération du 29 Mai, 1884, modifiant l'Article 24 des Statuts pour revenir aux principes de l'origine de notre entreprise, vous avez rétabli à trente-deux le nombre des Administrateurs.

Le Gouvernement Égyptien, par une décision insérée au "Journal Officiel" en 1884, a approuvé cette modification.

Votre Conseil vous propose de désigner, pour occuper les huit sièges rétablis:—

Mr. Robert Alexander, Armateur à Liverpool.

Mr. James Laing, Armateur, Président de la Chambre de Commerce de Sunderland.

Mr. William Mackinnon, Président de la Compagnie de Navigation à Vapeur British India, à Glasgow.

Mr. C. J. Monk, Membre du Parlement, Ancien Président des Chambres de Commerce du Royaume-Uni.

Mr. Ch. M. Palmer, Président de la Chambre de Commerce de Newcastle-on-Tyne, Membre du Parlement.

Mr. John Slagg, Membre du Parlement, Ancien Président de la Chambre de Commerce de Manchester.

Mr. Thomas Sutherland, Membre du Parlement, Président de la Compagnie de Navigation à Vapeur Péninsulaire et Orientale, à Londres.

M. le Baron de Caters, Ancien Président du Tribunal de Commerce d'Anvers.

Votre Conseil a eu, depuis votre dernière réunion, à pourvoir au remplacement de deux Administrateurs décédés, M. le Marquis de Mirabeau et M. L. Alloury.

Aux termes de l'Article 27 des Statuts, le Conseil a pourvu à ces deux vacances en désignant:

M. le Baron Poisson.

M. Patinot.

En exécution, enfin, de l'Article 26 des Statuts, il vous est proposé de procéder à la réélection de trois Administrateurs sortants:

M. E. Darier.

M. A. Peghoux.

Sir C. Rivers Wilson.

Situation Générale.

Une Conférence des Représentants des Puissances Maritimes, réunis à Paris, s'occupe actuellement de sanctionner, par un accord nouveau, international, la pleine liberté du passage des navires par le Canal de Suez, solennellement inscrite dans l'Acte de Concession octroyé à la Compagnie Universelle du Canal Maritime par le Gouvernement Égyptien, et approuvé par un Firman de Sa Hautesse le Sultan.

En 1882, une adresse envoyée d'Amsterdam à votre Président, lui exprimait les sentiments de la nation Néerlandaise, "qui s'est toujours prononcée," disaient les signataires du document, "en faveur de la liberté de navigation et du caractère cosmopolite et universel du Canal de Suez."

Votre Président répondit:—

"Les sentiments que vous me faites l'honneur de témoigner, exprimés par des notabilités aussi distinguées et compétentes, me touchent profondément.

"Notre Société, étrangère à toute question politique, conçue par la Concession qui l'a instituée pour répondre aux intérêts commerciaux du monde entier, ne saurait, dans aucune circonstance, s'écarter du mandat qui lui a été confié."

Nous n'avons rien à ajouter à ces déclarations, notre règle et notre devoir étant de demeurer ce que nous sommes, une Société universelle, industrielle, exploitant une entreprise utile à tous, en nous tenant résolument en dehors des conflits politiques.

Nous vous disions, en 1883:—

"Maintenir le Canal Maritime de Suez parfaitement sûr et parfaitement libre, tel est le but unique de nos vues, le principe absolu de nos actes, le mobile constant de nos efforts."

Mais le développement de notre industrie nous impose d'autres obligations. Le temps est déjà loin, où les actionnaires du Canal Maritime de Suez étaient durement qualifiés, parce qu'ils avaient la prétention, que l'on disait irréalisable, d'abord de couper l'Isthme Égyptien, de mer à mer, et ensuite de voir passer par le Canal creusé, un trafic de 3,000,000 de tonnes, puis de 6,000,000 de tonnes!

Or, nous voici forcés maintenant de prévoir, pour le servir comme il doit l'être, un traffe double, triple du mouvement promis.

C'est là, d'ailleurs, ce que nous vous annoncions le 12 Mars de l'année dernière, relativement aux travaux d'amélioration projetés:—

"Nous ne saurions," disions-nous, "vous parler de l'importance de ces travaux et encore moins des moyens financiers par lesquels ces travaux seront exécutés, puisque la Commission Consultative prévue au programme ne peut être réunie qu'après que nous aurons constaté votre adhésion aux principes de ce programme.

"Mais cette adhésion de principe nous vous la demandons pleine et entière, non seulement comme un témoignage de votre confiance, mais encore comme une force, qui nous est devenue nécessaire, pour l'accomplissement des destinées brillantes d'une œuvre à laquelle nous avons consacré notre dévouement."

Vous avez donné votre "adhésion de principe" aux vues que nous avons exprimées.

Nous vous demandons aujourd'hui, purement et simplement, de sanctionner, par des votes réguliers, l'application pratique et successive des principes que vous approuviez le 12 Mars, 1884.

Annexe (A) au Rapport à l'Assemblée Générale des Actionnaires du 4 Juin, 1885.

Exploitation.

I.—Transit du Canal Maritime, de 1870 à 1884.
II.—Mouvement des Passagers, de 1870 à 1884.
III.—Renseignements Statistiques sur le Mouvement de 1884.
IV.—Mouvement spécial du Transit Australien, de 1878 à 1884.
V.—Recettes des Services du Domaine, de 1870 à 1884.
VI.—Recettes du Service des Eaux, de 1870 à 1884.

Transit du Canal Maritime de Suez de 1870 à 1884.

Années.	Nombre de Navires.	Net Tonnage.	Recette provenant du Droit Spécial de Navigation.
			Fr. c.
1870	486	436,609·370	4,345,758 42
1871	765	761,467·050	7,595,385 13
1872	1,082	1,160,743·542	14,377,092 17
1873	1,173	1,367,767·820	20,850,726 15
1874	1,264	1,631,650·140	22,667,791 94
1875	1,494	2,009,984·091	26,430,790 61
1876	1,457	2,096,771·613	27,631,458 20
1877	1,663	2,355,447·695	30,180,928 72
1878	1,593	2,269,678·315	28,345,672 87
1879	1,477	2,263,332·194	27,131,116 77
1880	2,026	3,057,421·881	36,492,620 25
1881	2,727	4,136,779·769	47,193,882 67
1882	3,198	5,074,808·885	55,421,059 59
1883	3,307	5,775,861·795	60,558,488 57
1884	3,284	5,871,500·925	58,628,759 82

Mouvement des Passagers dans le Canal de Suez de 1870 à 1884.

Années.	Nombre des Passagers.	Recettes.
		Fr. c.
1870	26,758·50	263,552 50
1871	48,422	484,220 00
1872	67,640·75	676,407 50
1873	68,030·875	680,308 75
1874	73,597·125	735,971 25
1875	84,446·50	844,465 00
1876	71,843	718,430 00
1877	72,822·50	728,225 00
1878	99,209·875	992,098 75
1879	84,512	845,120 00
1880	101,551·75	1,015,517 50
1881	90,524·875	905,248 75
1882	131,068·625	1,310,680 25
1883	119,177·250	1,191,772 50
1884*	151,916·625	1,519,166 25

Transit de 1884.—Renseignements Statistiques.

Décomposition par Catégories et par Pavillons des 3,284 Navires Transités en 1884.

Catégories—		Pavillons—	
Steamers de commerce	2,455	Anglais	2,474
„ postaux	614	Français	300
„ de commerce sur lest	23	Hollandais	145
Transports	96	Allemands	130
Canonnières	24	Austro-Hongrois	65
Avisos	18	Italiens	54
Corvettes	17	Espagnols	46
Croiseurs	17	Norvégiens	18
Cuirassés	5	Russes	17
Yachts	3	Japonais	13
Torpilleurs	2	Belges	5
Remorqueurs	6	Américains	4
Porteurs	2	Ottomans	4
Dragues	2	Portugais	4
		Égyptiens	4
		Sarawak	1
Total égal (navires)	3,284	Total égal (navires)	3,284

* *Répartition par Catégories des Passagers Transités en* 1884.

Militaires Anglais	35,037
„ Français	23,098
„ Ottomans	140½
„ Espagnols	3,115
„ Hollandais	2,575
„ Russes	1,685
„ Portugais	495
„ Allemands	183
Émigrants Australiens	22,630
Pèlerins Musulmans	8,884
Colons Sibériens	1,958
Déportés Russes	881
Coolies Chinois	640
Passagers civils	38,987
Total des passagers sur navires	148,298½
Passagers sur barques	3,618½
Total égal	151,916½

Additions aux Lignes Régulières déjà Exploitées par le Canal.

Une grande quantité de lignes régulières ont augmenté leur flotte en 1884. Voici les détails de ces additions :—

	Vapeurs.
"British India Steam Navigation Company" (diverses lignes)	4
"Lloyd Austro-Hongrois" (Trieste sur Bombay—Trieste sur Hong Kong—Constantinople sur Yemen et sur Djeddad)	4
"Messageries Maritimes" (Chine-Australie et Nouvelle-Calédonie) ..	3
"Péninsulaire et Orientale" (Londres-Australie et Londres-Calcutta) ..	3
Ligne "Mesnier et Cie." (sur le Golfe Persique)	3
"Compania Trasatlantica" (Barcelone-Manille)	2
"Compagnie Insulinde" (sur les Indes Orientales Néerlandaises)	2
"Anchor Line" (Liverpool-Bombay et Liverpool-Calcutta)	2
"Compagnie Nationale de Marseille" (Marseille-Calcutta)	1
"Société Générale de Navigation Italienne" (Gênes-Assab)	1
"Société Raggio" (Naples-Mer Rouge)	1
"Clan Line" (Liverpool-Bombay)	1
"Harrison Line" (Liverpool-Calcutta)	1
"Rotterdam Lloyd" (Rotterdam-Southampton-Batavia)	1
"Compagnie Fraissinet" (Marseille-Zanzibar)	1
"David Mac Iver and Co." (sur Calcutta)	1
"Compagnie Nederland" (Amsterdam-Southampton-Batavia)	1
"Wilson Line" (Hull-Bombay)	1
"Flotte Volontaire Russe" (Odessa-Vladivostock)	1
"Colonial Line" (sur l'Australie)	1
"Ligne Sloman" (sur l'Australie)	1
"Ligne Hansa" (Hambourg-Vladivostock)	1

Mouvement Spécial du Transit Australien de 1878 à 1884.

Années.	Nombre de Navires.	Net Tonnage.	Nombre des Passagers.
1878	27	46,248·058	3,509
1879	42	71,600·037	6,865
1880	51	107,552·910	5,367
1881	98	208,570·480	9,770
1882	166	343,006·363	20,862
1883	226	488,735·000	31,420
1884	253	553,558·940	32,373

Recettes des Services du Domaine de 1870 à 1884.

Années.	Domaine Commun.		Domaine Particulier.	
	Ventes de Terrains.	Locations de Terrains.	Ventes de Bâtiments.	Locations de Bâtiments.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
1870	..	71,518 64	..	195,031 38
1871	840,214 09	78,089 28	155,474 94	160,134 72
1872	834,052 22	68,315 47	110,661 20	120,752 35
1873	771,492 95	87,383 46	19,096 00	111,851 06
1874	259,631 84	62,789 61	48,419 55	111,722 08
1875	426,077 30	59,128 37	201,422 24	184,294 35
1876	141,621 58	32,170 25	215,564 08	250,906 68
1877	53,360 76	83,275 54	113 17	259,725 10
1878	68,420 03	51,154 93	3,916 42	251,902 39
1879	40,622 62	47,622 68	297 90	266,568 00
1880	269,754 72	48,789 15	14,656 60	246,867 97
1881	208,031 69	26,354 87	6,039 32	277,360 44
1882	134,998 16	86,815 53	26,244 01	276,775 07
1883	714,593 98	89,011 71	134,700 66	278,627 97
1884	1,087,812 70	92,346 84	113,986 17	288,115 92

Recettes du Service des Eaux de 1870 à 1884.

Années.	Usine d'Ismailia.		Usine de Suez.	
	Eau Refoulée par les Machines (Moyenne quotidienne).	Recettes.	Eau Refoulée.	Recettes.
	M. c.	Fr. c.		Fr. c.
1870	827 00	..	..	..
1871	888 00	..	..	..
1872	794 00	77,351 95	..	..
1873	876 00	80,285 49	..	..
1874	931 00	90,768 55	..	..
1875	868 00	97,473 00	..	..
1876	914 00	102,031 30	..	..
1877	880 00	118,689 87	..	69,580 87*
1878	848 00	117,520 63	..	82,843 67
1879	846 00	113,655 48	..	83,909 97
1880	863 00	134,638 88	..	81,021 66
1881	949 00	153,783 39	..	94,786 51
1882	989 00	165,074 62	..	102,707 81
1883	1,004 00	179,814 59	..	105,440 01
1884	996 00	183,196 87	..	116,999 53

Annexe (B) au Rapport à Assemblée Générale des Actionnaires du 4 Juin, 1885.

Canal Ismaïlieh.

Droits de Navigation et de Transit.

Entre son Excellence Nubar Pacha, Président du Conseil des Ministres, représentant le Gouvernement Égyptien, d'une part ;

Et M. Charles A. de Lesseps, Vice-Président de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez, représentant la dite Compagnie, d'autre part.

Il est convenu ce qui suit :—

Article 1er. Le Gouvernement Égyptien modifiera le taux des taxes de ponts et d'écluses, de manière à ce que, pour le parcours sur la branche du Canal Ouady jusqu'à Zagazig, et sur le Canal Ismaïlieh, de Zagazig à Ismaïlia, le total des dites taxes ne dépasse pas 1 piastre au tarif, par ardeb de capacité de barques ou navires, y compris le retour à vide. De même, le total des dites taxes ne devra pas dépasser 1 piastre au tarif, et 20 paras pour le parcours sur le Canal Ismaïlieh, du Caire à Ismaïlia, y compris le retour à vide.

Art. 2. De son côté, la Compagnie du Canal Maritime de Suez abaissera à 3 fr. 25 c. par tonne le droit de navigation sur les navires, soit venant sur lest ou à vide, de Port-Saïd à Ismaïlia, et retournant d'Ismaïlia à Port-Saïd avec des chargements de produits indigènes, soit apportant de Port-Saïd à Ismaïlia des chargements à destination des provinces de la Basse-Égypte voisines du Canal et au delà, dans l'intérieur, et retournant, à vide ou sur lest, d'Ismaïlia à Port-Saïd.

Les dispositions ci-dessus seront applicables aux barques.

Art. 3. Les tarifs ci-dessus devront être mis, au plus tard, en vigueur le 15 Mai, 1885, sans condition de simultanéité.

Art. 4. Le Gouvernement Égyptien et la Compagnie ne pourront faire cesser le présent accord qu'après s'être prévenus réciproquement un an à l'avance.

La dénonciation de ces tarifs par l'une des parties entraînera la liberté de l'autre après ce délai.

Art. 5. Les parties entendent ne rien stipuler au delà de ce qui est explicitement énoncé, et notamment la Compagnie se réserve d'exercer, dans tous autres cas, le droit qu'elle peut avoir de traiter différemment les barques et les navires.

Art. 6. Les présentes ne seront définitives qu'après ratification du Conseil des

* L'usine des Eaux de Suez a été achetée le 23 Janvier, 1877 : Débours, 217,913 fr. 27 c.

Ministres, d'une part, et du Conseil d'Administration de la Compagnie du Canal de Suez, d'autre part.

(Signé) N. Nubar.
Ch. A. de Lesseps.

Le Caire, le 18 *Décembre*, 1885.

Annexe (C) au Rapport à l'Assemblée Générale des Actionnaires du 4 Juin, 1885.

Domaine Commun.

Convention. Budget, et Règlement.

Entre le Gouvernement Égyptien représenté par son Excellence Nubar Pacha, Président du Conseil des Ministres,

Et la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez représentée par M. Charles A. de Lesseps, Vice-Président du Conseil d'Administration,

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1er. A partir du 1er Janvier, 1885, il est créé pour l'Administration du Domaine Commun un service distinct des services de la Compagnie du Canal de Suez.

Le budget de ce service est arrêté pour 1885, conformément au Tableau (A) ci-annexé.

Art. 2. La Commission prévue par la Convention du 23 Avril, 1869, fonctionnera à partir du 10 Janvier, 1885.

La Compagnie consent à ce que cette Commission fonctionne suivant les conditions spécifiées dans le Règlement ci-joint (Annexe B), chaque partie se réservant le droit, en prévenant une année à l'avance, de supprimer la délégation prévue dans le présent accord et de revenir au fonction de la Commission déterminé par les Articles 5 et 6 de la Convention du 23 Avril, 1868.

Le budget du Domaine Commun ne comprendra pas de traitement pour les quatre Commissaires, ce traitement, s'il y a lieu, restant à la charge de chacune des parties pour les Commissaires qui les représentent.

Art. 3. Les ventes de terrains auront lieu conformément au Règlement ci-joint (Annexe C).

Art. 4. La Commission aura à arrêter tout crédit supplémentaire à imputer au budget prévu pour 1885, et notamment toute dépense pour frais de création et d'appropriation de terrains.

A l'avenir, les propositions budgétaires pour les dépenses seront préparées par la Commission pour être soumises chaque année par les Commissaires au Gouvernement et à la Compagnie, au plus tard, le 15 Octobre précédant le commencement de l'exercice, de telle sorte qu'après examen fait par les parties, la Commission puisse arrêter le budget avant le 1er Janvier.

Les Règlements de la Compagnie du Canal de Suez, concernant le personnel, seront applicables au personnel du Domaine Commun.

A ce titre, le personnel classé du Domaine Commun participera aux répartitions de bénéfices, retraites, &c., attribuées au personnel de la Compagnie sur la part qui lui est statutairement réservée dans les bénéfices. La moitié de toutes les sommes attribuées sur les 2 pour cent au personnel du Domaine Commun sera annuellement remboursée par le Gouvernement Égyptien à la Compagnie pour être versée au crédit du compte des 2 pour cent.

Moyennant ce remboursement annuel, le Gouvernement ni le Domaine Commun n'auront rien à payer aux employés du Domaine Commun ou à leurs familles en cas de mise à la retraite, licenciement, décès, ou pour quelque cause que ce soit.

Art. 5. Les forfaits prévues et acceptés par la Compagnie dans le budget de 1885 : à l'Article "Frais judiciaires" pour le travail du Contentieux de la Compagnie tel qu'il est défini au dit budget : et à l'Article "Entretien des plantations," sont définitivement fixés pour l'avenir.

Le service de Caisse continuera à être fait gratuitement par la Compagnie.

Art. 6. La Compagnie du Canal de Suez ayant émis la prétention de faire comprendre dans la nouvelle délimitation du Domaine Commun les terrains d'apport formés par la mer à Port-Saïd depuis 1866, le Gouvernement Égyptien a contesté ce droit.

Le Gouvernement formule ses réserves les plus expresses, tant pour le passé que pour l'avenir, à l'égard des prétentions que la Compagnie du Canal de Suez pourrait élever au sujet des dits terrains d'apport.

Cependant, pour démontrer tout l'intérêt qu'il prend au développement et au progrès matériel de cette partie du territoire Égyptien, le Gouvernement estime qu'il y a lieu d'établir définitivement la surface totale du Domaine Commun, et, à cet effet, la nouvelle délimitation est fixée comme suit :—

Il est ajouté aux terrains délimités en 1866 :—

350 hectares à Port-Saïd.

200 hectares à Ismaïlia.

Cette fixation est faite par transaction en ce qui concerne les compensations réclamées par la Compagnie au Gouvernement, tant à Port-Saïd qu'à Ismaïlia.

Le Domaine Commun, du côté de la plage ouest, à Port-Saïd, comprendra 10 hectares en plus de la superficie limitée par la ligne en pointillé rouge du plan ci-annexé indiquant la plage en 1870 (Annexe D).

La nouvelle délimitation du Domaine Commun à Port-Saïd et à Ismaïlia est arrêtée par les deux plans ci-joints (Annexes E F).

Toutefois, la Commission du Domaine Commun vérifiera sur le terrain l'exactitude de cette délimitation et rectifiera les plans, s'il y a lieu.

La Commission dressera un procès-verbal de cette opération, qui sera annexé à la présente Convention.

La Compagnie fixe à 30 mètres à partir de la ligne d'eau, à Port-Tewfik, ainsi qu'à Port-Saïd, la largeur du quai réservé pour les besoins de l'exploitation du Canal.

Les ventes opérées par la Commission, à Port-Saïd et à Port-Tewfik, auront lieu en se conformant à cette limite.

Art. 7. La régularisation des ventes de terrains en cours et de celles qui pourront être conclues jusqu'au 10 Janvier, 1885, sera faite par le Gouverneur-Général du Canal et l'Agent Supérieur de la Compagnie, qui signeront les contrats relatifs à ces ventes.

Art. 8. Son Excellence Giegler Pacha est nommé Second Commissaire par le Gouvernement Égyptien.

M. Desavary, Chef du Service du Transit et de la Navigation, à Ismaïlia, est nommé Second Commissaire, à titre provisoire par la Compagnie.

Art. 9. Les comptes du Domaine Commun étant arrêtés annuellement, le Gouvernement, en cas d'excédent des dépenses sur les recettes, remboursera à la Compagnie la moitié de cet excédent.

Art. 10. En vue des opérations commerciales qui pourraient être faites dans le port d'Ismaïlia, une bande de terrain indiquée sur le plan (Annexe G), et située sur le bord du Lac Timsah, pourra être louée, à prix réduit, pendant une période de cinq années, à partir de la date de la présente Convention.

Art. 11. La Compagnie est chargée, à partir du 1er Janvier, 1885,

A Ismaïlia, pour la ville et les villages Arabes, de l'entretien, arrosage et nettoyage des voies, trottoirs, et plantations existants, ainsi que de l'entretien et du gardiennage des cimetières ;

A Port-Tewfik, de l'entretien, arrosage, et nettoyage des voies et plantations existantes.

Le tout au prix arrêté à forfait de 55,000 fr. par an, payable par douzièmes.

Art. 12. Les présentes ne seront définitives qu'après ratification du Conseil des Ministres, d'une part, et du Conseil d'Administration de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez, d'autre part.

(Signé) N. Nubar.
Ch. A. de Lesseps.

Le Caire, le 18 *Décembre*, 1884.

Annexe (A) jointe à la Convention en date du 18 Décembre, 1884.

DOMAINE COMMUN.—BUDGET DES DÉPENSES POUR 1885.

	Fr. c.		
Déplacements et Congés prévus à accorder conformément aux Règlements de la Compagnie	10,500 00		
Frais Judiciaires. Pour travail du Service du Contentieux de la Compagnie chargé à forfait d'étudier et de suivre toutes affaires contentieuses du "Domaine Commun"	6,000 00		
(Ne sont pas compris dans ce chiffre les honoraires d'avocats, frais d'actes, &c., directement applicables à chaque affaire.)			
	Traitement.	Indemnité de Logement variable suivant Règlement de la Compagnie.	Total.
Personnel Classé.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Ismailia—			
M. Gérin, Directeur des Bureaux ..	12,000 00	2,160 00	14,160 00
M. Borne-Bonet, Chef du Bureau du Cadastre	5,400 00	1,188 00	6,588 00
M. Stephan, Interprète	5,100 00	1,428 00	6,528 00
M. Perrachon, Chef Comptable ..	6,600 00	1,650 00	8,250 00
M. Dumarché, Comptable	5,400 00	972 00	6,372 00
M. Poggioli, Comptable-Expéditionnaire	3,900 00	429 00	4,329 00
Port-Saïd—			
M. Marin, Agent du Cadastre ..	5,600 00	1,232 00	6,832 00
M. Prailleur, Sous-Agent	5,100 00	561 00	5,661 00
			58,720 00
Personnel non-Classé.			
M. Ratel, fils, dessinateur à Ismailia ..	3,600 00	396 00	3,996 00
			3,996 00
Gages des Gens de Service.			Fr. c.
Ismailia—			
Deux garçons de bureau à 3 fr.			2,190 00
Port-Saïd—			
Un garçon de bureau à 2 fr. 50 c.			912 50
			3,102 00
			500 00
Travaux supplémentaires			..
Frais de mise en campagne, licenciements, rapatriements			..
Frais de maladie			..
Déplacements de santé			
Pas de dépense prévue pour ces trois articles: le cas échéant, les Règlements de la Compagnie seront appliqués, et les Crédits Supplémentaires nécessaires demandés en cours d'exercice			..
			8,900 00
Loyers			300 00
Entretien du mobilier			1,000 00
Chauffage, éclairage, fourniture d'eau à d'autres que la Compagnie			2,000 00
Fournitures de bureau			1,000 00
Impressions administratives			1,700 00
Ports et affranchissements de lettres, dépêches			200 00
Menus frais, blanchissage			2,250 00
Courses diverses, canots de service, montures en service			250 00
Réparations locatives			400 00
Surveillance des terrains, piquetage			2,400 00
Entretien des travaux d'assainissement et de protection des terrains			
Entretien des plantations—			
Bords du Lac Ismailia, plantations d'eucalyptus dans le marais est d'Ismailia, dans l'avenue et le square de Port-Tewfik.			12,000 00
Assuré à forfait par la Compagnie, moyennant			300 00
Abonnements, achats de livres et documents			Mémoire
Appropriations des terrains			
(Voir Article 4 de la Convention.)			
Les dépenses à faire pour appropriation des terrains seront l'objet de propositions de la Commission lorsqu'elle les aura reconnues nécessaires.			..
Total			115,518 50

(Signé) N. NUBAR.
CH. A. DE LESSEPS.

Le Caire, le 18 *Décembre*, 1884.

Annexe (B) jointe à la Convention en date du 18 Décembre, 1884.

La Commission désignera deux de ses membres qui prendront le titre de Commissaires-Délégués et qui seront spécialement chargés du service de l'Administration du Domaine Commun, pendant l'intervalle des réunions de la Commission.

Cependant, les Commissaires-Délégués ne pourront faire aucun acte de gestion qui engagerait le Domaine Commun et la responsabilité de la Commission, sans y être dûment autorisés par cette dernière.

La Commission se réunira une fois par mois pour entendre et approuver, s'il y a lieu, le rapport de ses membres Commissaires-Délégués, sur l'Administration du Domaine pendant la période écoulée et à l'effet de prendre telle décision qu'il appartiendra sur les questions se rattachant à la gestion du mois suivant.

Le service de l'Administration du Domaine Commun sera assuré par un personnel nommé par la Commission et révocable par elle.

(Signé) N. NUBAR.
CH. A. DE LESSEPS.

Le Caire, le 18 *Décembre*, 1884.

Annexe (C) jointe à la Convention en date du 18 Décembre, 1884.

Règlement des Ventes des Terrains du Domaine Commun entre le Gouvernement Égyptien et la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez.

Article 1er. Les terrains qui, en exécution de la Convention du 23 Avril, 1869, constituent le Domaine Commun entre le Gouvernement Égyptien et la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez, seront mis en vente, soit de gré à gré, soit par voie d'adjudication, dans tous les cas où la Commission d'Administration du Domaine Commun reconnaîtra la possibilité de ce dernier mode de procéder.

Art. 2. Quand il y aura lieu à une vente par voie d'adjudication, la Commission en informera le public au moyen de placards apposés aux portes des bureaux du Domaine Commun et d'un ou plusieurs avis insérés dans un journal d'annonces légales.

Art. 3. La date, le lieu et l'heure de l'adjudication, la mise à prix de l'immeuble à vendre, seront indiqués par les susdits placards et avis.

Art. 4. La vente ne pourra avoir lieu avant le dixième jour qui suivra le premier avis prescrit ci-dessus. Elle pourra être renvoyée à jour fixe s'il ne se présente pas d'acquéreur qui couvre la mise à prix.

Art. 5. L'adjudication aura lieu devant une Commission composée, conformément à l'Article 6 de la Convention du 23 Avril, 1869, des quatre Administrateurs du Domaine Commun. Toutefois la Commission pourra déléguer soit un ou plusieurs de ses membres, soit un ou plusieurs fonctionnaires du Domaine Commun, pour procéder à l'adjudication.

Art. 6. Les ventes par voie d'adjudication auront lieu au comptant ou par terme fixés par la Commission du Domaine Commun.

Art. 7. Les dispositions de l'Article 7 de la Convention du 23 Avril, 1869, devront toujours être observées.

Art. 8. Nul ne sera admis à concourir, s'il ne justifie du versement à l'une des Caisses de la Compagnie du Canal de Suez d'un cautionnement représentant le cinquième de la mise à prix. Ce cautionnement ne portera aucun intérêt au profit des déposants. Aussitôt après l'adjudication, il sera restitué aux enchérisseurs évincés.

Art. 9. Lorsqu'il y aura eu adjudication au comptant, un délai de dix jours sera laissé à l'adjudicataire pour verser le solde du montant de l'adjudication, ainsi que les frais.

Art. 10. Lorsqu'il y aura eu adjudication au comptant, dans le cas où l'adjudicataire ne satisferait pas à l'obligation de verser dans les dix jours le prix total de la vente et les frais, il sera déchu de tout droit, et le cautionnement versé par lui deviendra la propriété du Domaine Commun, tant à titre de dommages-intérêts que de clause pénale. Ce cautionnement sera irrévocablement acquis au Domaine Commun, quoi qu'il advienne, et l'adjudicataire sera sans aucun recours, même partiel.

Art. 11. L'acquéreur aura à payer à la Commission, pour frais préparatoires de la vente, un droit de 2 pour cent sur le total du prix de la vente, qu'elle ait lieu de gré à gré ou par adjudication. Il supportera, en outre, tous les frais accessoires, droits de

transcription et d'inscription de privilège au profit du vendeur, &c. La régularisation de la vente continuera à avoir lieu par les soins de l'Administration du Domaine Commun, et devant les Tribunaux de la Réforme.

Art. 12. Les terrains seront vendus tels qu'ils se poursuivent et se comportent, dans l'état ou ils se trouveront au moment de la prise de possession par l'acquéreur, avec leurs défauts et servitudes apparents ou non apparents, sans aucune garantie pour erreur dans la désignation ou dans la contenance, et généralement sans garantie de trouble et d'éviction qui résulterait d'un fait étranger à l'Administration du Domaine Commun. L'acquéreur aura seul à remplir les formalités prescrits par les Articles 99 et 101 du Code Civil, et courra seul les risques de la préemption sans recours possible contre l'Administration du Domaine Commun.

Art. 13. Dix jours avant l'adjudication, un plan du terrain à vendre, signé *ne varietur* par les Administrateurs du Domaine Commun, sera déposé dans les bureaux du Domaine Commun.

Art. 14. Les soumissions devront être adressées sous pli cacheté aux Administrateurs du Domaine Commun, à Ismaïlia, et leur parvenir au moins vingt-quatre heures avant l'adjudication.

Art. 15. Les soumissions devront contenir les noms, prénoms, professon, adresse de l'enchérisseur, la désignation de l'immeuble et mentionner en toutes lettres l'offre du prix, qui ne devra pas être inférieur au chiffre de la mise en vente.

Art. 16. Les concurrents devront formellement déclarer dans leur soumission, et sous peine de la voir écarter, qu'ils ont eu connaissance du plan et du présent Règlement auquel ils se soumettent d'une manière absolue, ainsi qu'à tous les Règlements de l'Administration du Domaine Commun relatifs aux constructions.

Art. 17. Au jour et à l'heure fixés pour l'adjudication, les soumissions seront ouvertes en séances publiques et l'adjudication sera prononcée au profit du soumissionnaire ayant fait l'offre la plus élevée.

Art. 18. Dans le cas où l'offre la plus élevée serait présentée à la fois par deux ou plusieurs soumissionnaires, il sera procédé à une nouvelle adjudication dont la mise à prix sera égale à l'offre la plus élevée, après accomplissement des formalités prescrites par les Articles.

Art. 19. Si cette seconde adjudication ne donnait pas de résultat, il serait procédé, séance tenante, au tirage au sort entre les soumissionnaires ayant fait l'offre la plus élevée, présents ou absents, par les soins de la Commission ou de son Délégué.

L'adjudication sera prononcée en faveur de celui qui aura été favorisée par le sort.

Art. 20. Un procès-verbal d'adjudication sera dressé, séance tenante, par la Commission ou son Délégué.

Un extrait du procès-verbal sera délivré à l'adjudicataire, sur sa demande.

Art. 21. Les Mékémehs, qui en seront requis par les intéressés, devront enregistrer soit les ventes de gré à gré, soit les procès-verbaux d'adjudication de terrains du Domaine Commun, et délivrer aux adjudicataires les hodgets des biens adjugés ou vendus de gré à gré.

(Signé) N. Nubar
Ch A. de Lesseps.

Le Caire, le 18 *Décembre*, 1884.

Annexe (D) au Rapport à l'Assemblée Générale des Actionnaires du 4 Juin, 1885.

A son Excellence Nubar Pacha,
Président du Conseil, Ministre des Affaires Étrangères.

Le Caire, le 11 *Décembre*, 1884.

Excellence,

Le développement de Port-Saïd a amené la Compagnie du Canal de Suez à constater que les procédés actuellement employés pour l'alimentation en eau douce de cette ville, dont l'accroissement s'accentue chaque jour, ne répondraient pas aux nécessités d'un avenir que le moment est venu de prévoir et auquel nous devons nous préparer.

La Compagnie a reconnu que la manière la plus convenable pour réaliser ce programme, consiste dans l'établissement d'une rigole destinée à alimenter Port-Saïd et les établissements du Canal situés entre Port-Saïd et Ismaïlia; notre Société se propose, dès qu'elle y aura été autorisée par l'assemblée générale des actionnaires,

d'exécuter ce travail, conformément aux termes de nos Conventions avec le Gouvernement, au moyen de la servitude de passage sur les terrains que traversera la rigole.

En conséquence, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un plan du tracé projeté.

Suivant les conversations que j'ai eu l'honneur d'avoir avec votre Excellence sur cette question, et déférant au désir que vous m'avez exprimé, je suis autorisé par le Président de la Compagnie à vous déclarer que le Gouvernement et les habitants pourront, sans établir toutefois de prise d'eau, ni employer des conduites, machines ou installations quelconques, puiser gratuitement de l'eau dans la rigole, les taxes en vigueur n'étant perçues que pour les distributions faites par la Compagnie au moyen d'une canalisation, soit chez les particuliers, soit à des bornes-fontaines.

En outre, la Compagnie établira des ponceaux en nombre suffisant pour assurer les communications sur les deux rives de la rigole.

Veuillez, &c.

(Signé) Ch. A. de Lesseps,
Vice-Président du Conseil d'Administration de la Compagnie du Canal de Suez.

M. Ch. A. de Lesseps,
Vice-Président de la Compagnie du Canal Maritime de Suez.

M. le Vice-Président,

Le Caire, le 13, *Décembre*, 1884.

J'ai l'honneur de vous accuser réception de la lettre, avec plan annexé, que vous m'avez écrite, le 11 de ce mois, pour m'informer que la Compagnie du Canal Maritime, prenant en considération le développement constant de Port-Saïd, avait projeté d'établir une rigole destinée à alimenter d'eau douce cette ville, ainsi que les établissements du Canal situés entre Port-Saïd et Ismaïlia.

Comme suite à l'entretien que nous avons eu ensemble, vous voulez bien me donner l'assurance: (1) que le Gouvernement et les habitants pourront, sans établir des prises d'eaux ni employer des conduites, machines ou installations quelconques, puiser gratuitement de l'eau dans cette rigole; (2) que la Compagnie établira des ponceaux en nombre suffisant pour assurer les communications sur les deux rives de la rigole.

La Compagnie, invoquant, en vue de ce travail, la faculté qui lui est donnée par les Conventions, d'employer les moyens qu'elle juge convenables pour amener l'eau à Port-Saïd, elle reste seule juge et, par conséquent, responsable du système qu'elle adopte. La responsabilité du Gouvernement ne se trouve pas, dès lors, engagée.

Sous cette réserve, et sans discuter si le tracé projeté répond à l'idée de ligne directe exprimée dans l'Article 7 de la Convention de Février 1866, le Gouvernement autorise la servitude de passage sur les terrains appartenant à l'État que traversera la rigole, d'après le plan annexé à votre lettre. Il incombera à la Compagnie d'indemniser, à défaut d'entente, les tiers qui, antérieurement à la date de la présente lettre, seraient propriétaires des terrains traversés par la rigole.

L'autorisation donnée par le Gouvernement dans le cas actuel laisse subsister le droit de servitude de passage accordé à la Compagnie par la Convention de Février 1866, au sujet de toute rigole faite pour les besoins du Canal Maritime ou des populations établies sur son parcours, dans les termes prévus par la dite Convention. Ce droit s'applique aux rigoles qui partiraient, soit de la rigole projetée, soit du Canal Ismaïlia, entre la prise d'eau de la rigole et le Canal Maritime, soit enfin du Canal d'Eau-douce actuel entre Ismaïlia et Suez.

La question ainsi résolue, il restera à déterminer, par une entente entre le Ministère des Travaux Publics et la Compagnie, les conditions d'établissement de la prise d'eau qui, pour répondre aux stipulations de la Convention précitée, sera construite de façon à ne pas débiter, sur les 70,000 mètres cubes, fournis par le Gouvernement, plus que le volume d'eau disponible pour Port-Saïd et les établissements situés sur le parcours du Canal au nord d'Ismaïlia.

A ce sujet, il me semble qu'il y a lieu d'appeler votre attention sur ce que rien, jusqu'à présent, n'a été prévu pour la distribution d'eau à Port-Saïd. La canalisation de cette ville ayant pour but de mettre l'eau fournie par le Gouvernement et amenée aux frais de la Compagnie, plus à portée des services publics et des habitants, le Gouvernement consent à ce que la Compagnie continue à établir et à exploiter, pendant la durée de la Concession du Canal Maritime, toute distribution d'eau dans la ville de Port-Saïd.

Pour tout ce qui a trait à la vente et à la distribution d'eau, la Compagnie se conformera au Règlement ci-joint, qui s'appliquera également à Ismaïlia.

Veuillez, &c.

(Signé) NUBAR,
Président du Conseil des Ministres, Ministre des Affaires Etrangères.

Règlement.

La Compagnie appliquera le présent Règlement dès que la rigole projetée fonctionnera entre Ismaïlia et Port-Saïd. En attendant l'achèvement de ce travail, la Compagnie pourra continuer à percevoir son tarif actuel.

Article 1er. La Compagnie ne pourra vendre le mètre cube d'eau à un prix maximum supérieur à 1 fr. 50 c.; mais elle pourra vendre à un prix inférieur et faire des abonnements.

Lorsque la population de Port-Saïd ou d'Ismaïlia aura atteint le chiffre de 40,000 habitants, la Compagnie aura à fournir de l'eau filtrée, sans que le prix de cette eau puisse jamais excéder le maximum établi dans le présent Article. Ce maximum sera réduit à 1 fr. 25 c., dès que la population de ces deux villes aura atteint 60,000 habitants.

Art. 2. La Compagnie sera tenue de fournir au Gouvernement toute l'eau qu'il demandera pour ses besoins, à un tiers du prix de celle fourni à la population, le Gouvernement ne prenant, d'ailleurs, aucun engagement envers la Compagnie pour une quantité déterminée.

Art. 3. La Compagnie sera tenue de fournir gratuitement toute l'eau nécessaire pour les cas d'incendie; à cet effet, elle devra laisser, dans chacune des rues que les conduites parcourent, une bouche disponible pour être ouverte en cas de besoin et dont la clef restera entre les mains du Gouvernorat. Elle devra, en outre, installer quatre robinets dans le quartier Arabe, pour être mis gratuitement à la disposition du public.

Ces robinets débiteront chacun 8 mètres cubes par jour. Les robinets et bouches dont il s'agit devront être toujours entretenus en bon état de fonctionnement, mais les frais d'installation des robinets et bouches sont à la charge du Gouvernement.

Art. 4. Les conduites devront être établies dans toutes les rues principales et se ramifier au fur et à mesure des besoins.

Art. 5. La Compagnie pourra faire passer sur les emplacements appartenant au Gouvernement tous les conduits et accessoires exclusivement nécessaires à la distribution d'eau, à charge par elle de remettre les dits emplacements dans leur état primitif et sans que la présente Concession puisse porter atteinte aux propriétés des tiers, la Compagnie devant prendre toutes les précautions pour préserver les constructions et habitations quelconques, soit des accidents provenant de la pose des conduits, soit des fuites d'eau qui pourraient se produire dans les appareils et les conduits, soit enfin de l'eau des robinets gratuits.

Tout dégât qu'elle pourra causer, quelle qu'en soit la cause ou la nature, sera à la charge de la Compagnie, sans qu'aucun recours puisse être exercé à l'encontre du Gouvernement.

Art. 6. La Compagnie s'engage à entretenir ses machines et appareils d'exploitation de manière à ce que la distribution des eaux soit toujours convenablement faite.

Fait au Caire, le 13 Décembre, 1884.

(Signé) N. NUBAR.
CH. A. DE LESSEPS.

Annexe (E) au Rapport à l'Assemblée Générale des Actionnaires du 4 Juin, 1885.

AMÉLIORATION DU CANAL.

Délibérations et Conclusions de la Commission Consultative Internationale.

1. Sur la question du choix de la solution à adopter pour le doublement de la voie maritime:

La conclusion de la Sous-Commission, sur cette question, est ainsi conçue:—

"La Sous-Commission a déclaré à l'unanimité qu'elle estime que ses études et l'enquête faite par elle sur les lieux confirment comme préférable à tout autre le système de l'élargissement pur et simple du Canal, de la Méditerranée à la Mer Rouge."

M. le Président de la Commission a fait remarquer que les hésitations que pouvaient avoir quelques membres, lors de la première réunion de la Commission, lui semblaient devoir aujourd'hui être entièrement dissipées par les études de la Sous-Commission.

A la suite de cette simple observation, la conclusion de la Sous-Commission a été adoptée à l'unanimité pour être convertie en conclusion de la Commission.

2. Sur la question des dimensions à donner au Canal élargi:

Cette question se subdivisait en deux autres, l'une relative à la profondeur, l'autre concernant la largeur, au sujet desquelles la Sous-Commission a formulé des conclusions distinctes comme suit, savoir:

Au sujet de la profondeur:

"La Sous-Commission est d'avis, en définitive, que le projet des travaux et l'estimation des dépenses doivent comprendre un approfondissement final du Canal jusqu'à une profondeur de 9 mètres en contre-bas, en chaque point, du niveau des basses mers de vives eaux ordinaires; mais, en même temps, elle estime que le programme d'exécution successive des travaux doit être arrêté en vue de réaliser d'abord une profondeur de 8m50, l'approfondissement complémentaire de 0m50 devant former la dernière phase de l'amélioration projetée."

Au sujet de la largeur,—indépendamment des rectifications et améliorations des courbes et de la question des aménagements du port de Port-Saïd:

"La Sous-Commission est d'avis qu'il y a lieu de donner au Canal les largeurs suivantes, mesurées à la profondeur de 8 mètres sous le niveau des basses mers de vives eaux ordinaires, savoir:

"Sur la partie du Canal comprise entre Port-Saïd et les Lacs Amers, une largeur de 65 mètres;

"Et sur la partie du Canal comprise entre les Lacs Amers et Suez, une largeur de 75 mètres."

Ces doubles conclusions de la Sous-Commission ont été discutées en même temps par la Commission.

Sur le désir exprimé tout d'abord par un des membres de la Commission de savoir s'il était possible de fixer dès à présent l'époque à laquelle l'approfondissement complémentaire de 0m50 sera exécuté, il a été répondu, au nom de la Sous-Commission, que, dans la pensée de celle-ci, l'approfondissement final à 9 mètres ne devra être exécuté qu'après que les tirants d'eau des navires auront, suivant la tendance constatée, augmenté de manière à le rendre nécessaire; en d'autres termes, que l'approfondissement complémentaire de 0m50 doit être ajourné jusqu'à l'époque où les besoins de la navigation le rendront vraiment nécessaire.

Un autre membre a déclaré qu'il n'avait aucune objection à faire, en principe, à une augmentation de profondeur, parce que le résultat de cette augmentation sera d'accroître les facilités du transit; mais il a compris, a-t-il ajouté, que, dans la décision de la Sous-Commission, l'augmentation de profondeur a eu pour corollaire une diminution de largeur. Or, s'il estime que, dans toute la partie du Canal de Port-Saïd aux Lacs Amers, où la vitesse des courants ne dépasse pas ½ nœud à l'heure, il ne peut se produire d'échouage à conséquences graves, tel n'est pas le cas, suivant lui, pour la partie du Canal des Lacs Amers à Suez. Il lui paraîtrait donc utile, dans cette partie du Canal, d'adopter la plus grande largeur possible. L'opinant a rappelé, à ce sujet, que le projet d'élargissement pur et simple présenté primitivement par M. l'Ingénieur-en-chef de la Compagnie comportait entre les Lacs Amers et Suez un élargissement à 80 mètres au plafond. Il serait d'avis de conserver cette largeur, si cela est possible, sauf à ne pas appliquer à la partie du Canal considérée l'approfondissement complémentaire de 0m50. Les navires à tirant d'eau extrême, qui forment, a-t-il fait

observer, l'exception parmi les transiteurs, pourraient attendre à Chalouf, pour leur sortie vers Suez, l'augmentation de fond produite par les marées et supérieure, en moyenne, à 0m50. En résumé, le membre opinant estimait qu'il serait peut-être préférable de se contenter, entre les Lacs Amers et Suez, d'une profondeur de 8m50, à marée basse, en assurant aux navires d'un tirant d'eau exceptionnel une profondeur de 9 mètres à marée haute, et de reporter la dépense d'approfondissement complémentaire sur un élargissement complémentaire équivalent; ou, inversement, qu'il conviendrait d'admettre tout d'abord la largeur de 80 mètres dans cette partie du Canal, et d'en déduire ensuite, d'après le total limité des dépenses, l'approfondissement correspondant, variable avec l'amplitude des marées en chaque point.

Il a été répondu à ces observations, au nom de la Sous-Commission, que c'est en toute connaissance de cause, et après mûre délibération, que celle-ci s'est arrêtée au chiffre de 9 mètres pour toute la longueur du Canal: la Sous-Commission insistait donc pour l'adoption de la profondeur finale de 9 mètres qui permettra aux armateurs d'augmenter, suivant la tendance générale actuelle, les tirants d'eau des navires destinés à transiter par le Canal; que, pour ce qui était de la largeur de 75 mètres au plafond proposée par la Sous-Commission entre les Lacs Amers et Suez, au lieu de la largeur de 65 mètres admise sur tout le reste de la longueur du Canal, on ne devait pas perdre de vue que tous les capitaines et les pilotes interrogés ont déclaré, sans aucune hésitation, que, malgré les courants, les navires se croiseront en marche dans cette largeur sans aucune difficulté ni danger, l'excédent de largeur de 10 mètres dans cette partie du Canal y constituant, à leurs yeux, une compensation suffisante à l'existence des courants; que l'on ne devait pas perdre de vue davantage que tous les renseignements recuellis par la Sous-Commission sur les conditions de navigation de la plupart des grandes voies maritimes assimilables au Canal ont pleinement confirmé cette opinion. La Sous-Commission pouvait rappeler, à ce sujet, que, sur la Clyde, les croisements se font dans un chenal de même largeur que celle du Canal élargi et avec de plus forts courants; qu'il en est de même sur la Tyne; que, dans la passe sud du Mississipi, avec une largeur au plafond de 60 mètres dans les profondeurs de 8 mètres, les croisements sont autorisés malgré des courants dont la vitesse atteint 5 milles; qu'au Danube, dans la branche de Soulina, la navigation simultanée dans les deux sens est facile, avec les conditions analogues, toutes proportions gardées, à celles que présentera le futur Canal; qu'il en est de même pour la voie maritime entre Stettin et Swinemünde et pour l'embranchement de la Vistule entre Dantzig et Neufahrwasser; de même, enfin, pour le Canal d'Amsterdam à la Mer du Nord, où, avec une bien moindre largeur que celle du futur Canal, et, parfois, avec des courants plus rapides, la navigation ainsi que les croisements se font sans accidents ni risques. Tous les enseignements de l'expérience, aussi bien que l'opinion des hommes spéciaux, prouvaient donc que la largeur de 75 mètres au plafond entre les Lacs Amers et Suez sera parfaitement suffisante à tous les points de vue, et la Sous-Commission ne pouvait qu'insister pour son adoption.

Le préopinant s'est déclaré satisfait de ces explications que ses observations, a-t-il dit, avaient eu surtout pour but de provoquer en raison de l'importance de la question des courants.

Un autre membre ayant fait observer que ce n'était qu'avec la certitude que l'élargissement proposé est définitif, en d'autres termes, que cet élargissement est considéré comme devant suffire à tous les besoins de l'avenir, que l'on pouvait admettre l'augmentation de profondeur, il a été répondu à cette observation que telle était bien, en effet, la pensée unanime de la Sous-Commission, laquelle considère l'élargissement proposé comme définitif, ainsi que la profondeur finale de 9 mètres.

M. le Président de la Commission a conclu de ces déclarations qu'il devait être entendu, que, lorsque la Compagnie aurait exécuté tous les travaux conseillés par la Commission, elle pourrait répondre par un *non possumus* absolu à toute demande d'amélioration nouvelle.

Un membre a présenté ensuite une observation au sujet des motifs qui lui paraissaient avoir conduit la Sous-Commission à réduire la largeur indiquée au premier projet de la Compagnie. C'était, a-t-il dit, pour arriver à une équivalence immédiate des dépenses que cette réduction de largeur avait été fixée à 5m50 pour un approfondissement jusqu'à 9 mètres, bien que l'approfondissement total ne dut pas être immédiate. Il lui semblait que l'on pourrait, par une compensation financière exacte, arriver à diminuer la réduction de largeur adoptée.

A cette observation, il a été répondu au nom de la Sous-Commission, d'une part, qu'il n'était pas possible de déterminer ni même de prévoir l'époque du complément

d'approfondissement, et, par suite, de baser un calcul sur le temps plus ou moins long à courir jusqu'à cette époque; d'autre part, que, dans ses résolutions relatives aux dimensions à donner au Canal, la Sous-Commission ne s'était pas laissé guider exclusivement par l'équivalence des dépenses, mais aussi par les résultats de l'enquête faite auprès des capitaines et des pilotes, et par les renseignements recueillis sur les grandes voies maritimes existantes; que le but poursuivi par la Sous-Commission a été surtout de fixer les dimensions d'un Canal pouvant suffire à tous les besoins de l'avenir et ayant ainsi un caractère définitif, tout en maintenant les dépenses dans les limites de ce qui était raisonnable et vraiment utile.

Après cet échange d'observations et d'explications, la Commission a approuvé à l'unanimité et faites siennes les doubles conclusions de la Sous-Commission sur la profondeur et la largeur à donner au Canal élargi.

Sur la question de l'amélioration des courbes;

La Commission a approuvé, sans discussion, les conclusions de la Sous-Commission, ainsi conçues:

"La Sous-Commission est d'avis de donner au Canal, dans les courbes, les largeurs suivantes mesurées (comme dans les parties rectilignes) à 8 mètres sur le niveau des basses mers de vives eaux ordinaires, savoir:

"Sur la partie du Canal comprise entre Port-Saïd et les Lacs Amers:

"Dans les courbes d'un rayon de plus de 2,500 mètres, une largeur de 75 mètres mesurée au sommet de la courbe, et se raccordant insensiblement avec la largeur normale du Canal; dans les courbes d'un rayon de 2,500 mètres et au-dessous, une largeur au sommet d'au moins 80 mètres:

"Sur la partie du Canal comprise entre les grands Lacs Amers et Suez, où toutes les courbes ont un rayon de plus de 2,500 mètres:

"Une largeur au sommet de 80 mètres.

"La Sous-Commission est, en outre, d'avis de conserver le grand garage du Lac Timsah, en portant toutefois, conformément au dernier projet présenté par la Compagnie, le rayon de la courbe convexe à 1,250 mètres, l'adoption de ce nouveau rayon se traduisant par un élargissement de la gare, mesuré au droit du sommet de la courbe, d'environ 208 mètres; et de procéder à la rectification de cette courbe dans le plus court délai possible."

Enfin, sur la question des aménagements de Port-Saïd:

La Commission a approuvé également, sans discussion, la conclusion de la Sous-Commission, mais sous la réserve de la suppression du paragraphe relatif à la création d'un nouveau bassin à Port-Saïd, suppression toute naturelle, puisque ce travail ne figure plus dans le dernier projet produit par M. l'Ingénieur-en-chef de la Compagnie.

La conclusion approuvée de la Sous-Commission devait donc être libellée comme suit:—

"La Sous-Commission est d'avis qu'il y a lieu d'approuver la réduction de largeur de l'îlot-Asie, qui sépare le bassin des Charbonniers du bassin Ismaïl, à Port-Saïd, ainsi que la rectification à 3,000 mètres de rayon de la courbe du mille 1."

3. Sur la question de la durée du passage:—

La Commission n'avait pas de résolutions à prendre sur cette question, pas plus que la Sous-Commission n'avait eu à en formuler. L'étude de la question s'est donc bornée à l'échange de quelques idées et observations entre les membres de la Commission.

Un membre a fait observer tout d'abord que la vitesse de 8 nœuds admise par la Sous-Commission comme base de ses calculs de la durée du passage ne devrait jamais être dépassée sous peine de faire courir aux berges, malgré les perrés de défense, des risques de destruction. D'ailleurs, a-t-il ajouté, si la Compagnie autorisait de grandes vitesses, il pourrait se produire dans le Canal des courses entre navires, des tentatives et des demandes de dépassement, ce qui obligerait la Compagnie à l'établissement d'un droit de trématage, droit difficile à réglementer, et plus difficile encore à faire respecter.

Un autre membre a fait observer à son tour, à ce même sujet, que la Commission n'avait, ni à conseiller, ni même à prévoir un règlement de police du Canal; cela était, a-t-il ajouté, du ressort exclusif de la Compagnie, qui a seule la responsabilité du transit.

Le préopinant a répliqué qu'il était entièrement de cet avis; qu'il avait voulu seulement signaler à l'attention de la Compagnie un des points difficiles de la future exploitation du Canal élargi.

Un autre membre a fait ensuite cette observation que la Sous-Commission n'avait

rien dit de la question de la navigation de nuit dont il est pourtant sérieusement parlé depuis quelque temps, et qu'il serait peut-être bon de mentionner, dans le Rapport de la Commission, les facilités et la diminution de durée du passage que pourra éventuellement procurer la navigation de nuit.

Il a été répondu à ces diverses observations, au nom de la Sous-Commission :

Que, dans le chapitre de son Rapport relatif à la durée du passage, la Sous-Commision a seulement voulu établir le fait de la déclaration par tous les capitaines et pilotes que, dans le Canal amélioré suivant les dimensions adoptées, les navires pourront marcher à une vitesse de 8 nœuds à l'heure, et tirer de ce fait la conclusion certaine, à ses yeux, qu'un navire s'engageant à une heure quelconque dans le Canal, ne mettra jamais plus de vingt-quatre heures pour la traversée, même en stationnant la nuit ;

Que la Sous-Commission ne s'est d'ailleurs pas occupée—et elle n'avait pas à le faire—du règlement de navigation que la Compagnie aura naturellement toute liberté d'établir comme elle le jugera utile aux intérêts et à la sécurité du transit ;

Que, pour ce qui est de la navigation de nuit, la Sous-Commission n'avait pas reçu mission d'étudier cette question ; qu'elle avait pourtant assisté à une expérience de navigation de nuit sur le Canal au moyen de l'éclairage électrique installé à l'avant du remorqueur qui la ramenait de Suez à Ismaïlia, expérience dont elle devait se contenter de faire connaître les résultats sans chercher à en tirer des conclusions ;

Ces résultats ont été les suivants :—

" L'expérience a eu lieu au début d'une nuit malheureusement claire, c'est-à-dire atténuant les effets de l'éclairage électrique. Sur la partie du Canal où elle s'est faite, embrassant les quelques milles qui précèdent l'arrivée dans le Lac Timsah, le chenal navigable est balisé au moyen de bouées disposées par paires (bouée rouge sur une rive, bouée noire sur l'autre) à des intervalles de 500 mètres. Le projecteur électrique permettait d'apercevoir toujours en avant du navire une paire de bouées ; mais ce n'était guère qu'au moment où l'on approchait de la paire de bouées en vue que l'on commençait à apercevoir distinctement la paire de bouées suivante. Dans les conditions où se faisait l'expérience, il aurait donc fallu que les paires de bouées fussent placées à des distances moitié moindres pour que le navire en eût toujours deux en vue, condition indispensable pour avoir une direction."

Qu'il résultait d'ailleurs des informations receuillies par la Sous-Commission que les navires sortant du Canal vers Port-Saïd peuvent généralement marcher pendant deux ou trois heures de nuit en se guidant sur le feu du lac.

La Sous-Commission a fait observer, en dernière analyse, que, sur toutes les grandes voies maritimes déjà citées par elle, la navigation de nuit est pratiquée sans inconvénients.

Quelques vues ont ensuite été exposées au sujet du mode d'éclairage à adopter sur le Canal pour la navigation de nuit.

Ainsi, un membre a exprimé cette opinion, que pour la navigation de nuit dans les parties droites du Canal, il suffirait d'avoir des feux de direction sur lesquels on pût gouverner ; il citait comme exemple le feu du lac, à Port-Saïd, qui permettrait, à lui seul, à tout bon navire marchant vers le nord de passer de nuit les dix derniers milles du Canal sans se préoccuper des bouées. Il a été objecté à cette opinion, que les deux feux de direction, qu'il serait particulièrement utile d'installer sur les parties droites d'une grande longueur ne pourraient être que très difficilement établis dans les conditions de distance convenables pour permettre aux bâtiments de se maintenir même dans le chenal du Canal élargi. Le membre préopinant a répondu à l'objection en disant que, dans la partie droite du Canal, de Port-Saïd au mille 27, on pourrait essayer de placer, à une distance et à un écartement à déterminer par la pratique, deux feux conjugués, un sur chaque berge ; il estimait, quant à lui, qu'on pourrait peut-être obtenir une direction suffisante en gouvernant constamment entre les deux feux du groupe le plus éloigné visible, ce qui équivaudrait à se diriger à très peu près sur l'axe du Canal.

Un autre membre a rappelé que cette question de l'éclairage a été examinée à l'origine même de l'exploitation du Canal par une Commission Spéciale, et qu'il fut alors établi, tout particulièrement en ce qui concernait les petits Lacs Amers, où la largeur au plafond était de 40 mètres, qu'il serait possible d'assurer la navigation de nuit. Avec l'augmentation de largeur projetée, a-t-il fait observer, les bâtiments se maintiendront moins facilement qu'aujourd'hui droits dans l'axe du Canal, et il n'est pas probable qu'un seul feu de direction suffise alors dans les parties droites ; mais et combinant ce feu avec des feux conjugués placés sur chaque rive, on arriverait sans doute à des résultats satisfaisants. C'est, du reste, a-t-il fait remarquer encore, la

disposition adoptée à Port-Saïd pour guider de nuit les bâtiments dans le chenal de l'avant-port.

M. le Président de la Commission a résumé la discussion relative à la navigation de nuit en disant que les diverses observations produites ne devaient être considérées que comme un simple échange d'idées entre les membres de la Commission. La Compagnie, a-t-il fait observer, pourra autoriser la navigation de nuit si elle le juge convenable, et cela dans la mesure de ce qu'elle estimera possible et sûr ; les accidents qui se produiraient dans la navigation de nuit pourraient être très graves ; la Compagnie, qui a la responsabilité du transit, doit donc seule apprécier ce qu'il lui conviendra de faire à cet égard. M. le Président a ajouté qu'il ne fallait pas d'ailleurs perdre de vue que, d'après l'enquête faite par la Sous-Commission, le commerce ne demande à la Compagnie, pour le transit, rien d'autre que les installations actuellement existantes. La question de la navigation de nuit lui paraissait donc devoir être laissée en dehors des recommandations adressées à la Compagnie.

Enfin, de l'ensemble des vues échangées sur la question faisant l'objet du paragraphe 3 du Rapport de la Sous-Commission, un membre a conclu que la Commission n'avait pas à signaler autre chose que la certitude du passage en vingt-quatre heures au plus dans le Canal amélioré ; que c'était là un résultat excellent ; mais que l'on pouvait ajouter, comme simple indication incidente, que ce chiffre étant compté sans marche de nuit, il était permis d'entrevoir, sinon de prévoir sûrement l'éventualité de facilités plus grandes encore pour le transit.

Ces appréciations ont reçu l'adhésion unanime de la Commission.

4. Sur la question des profils-types à adopter pour le Canal élargi :—

La résolution de la Sous-Commission, au sujet de cette question, est ainsi conçue :—

" Touchant la question du profil transversal du Canal, dont la conservation en bon état permanent intéresse à tant de titres la navigation.

" La Sous-Commission jugerait utile d'appeler particulièrement l'attention des ingénieurs de la Compagnie, en vue de leur étude définitive, sur la nécessité qui lui paraît s'imposer de comprendre dans le projet de parachèvement du Canal, la défense des berges contre les érosions.

" La Sous-Commission estime d'ailleurs que cette défense des berges n'est indispensable, tout au moins comme travaux de premier établissement, qu'à la traversée des Lacs Menzaleh et Ballah, et sur la partie du Canal comprise en les Petits Lacs et Suez.

" Parmi les différents types de travaux de défense déjà appliqués sur le Canal, la Sous-Commission croit devoir manifester ses préférences, partout où la nature du terrain permettra de l'appliquer, pour le perré maçonné, raidi autant que possible, même jusqu'à 45 degrés dans les bons terrains, descendu jusqu'à 2 mètres en contrebas du niveau des basses mers de vives eaux ordinaires, reposant sur une risberme de la largeur juste suffisante pour former à l'ouvrage, en toute prévision d'adoucissement progressif du talus inférieur, une base solide, enfin, s'élevant jusqu'à une hauteur d'environ un mètre au-dessus du niveau des hautes mers de vives eaux ordinaires.

" La Sous-Commission pense, en dernière analyse, qu'il y aurait intérêt, au double point de vue des facilités et de l'économie d'exécution, à construire, autant que possible, le perré de défense sur chaque rive avant de faire, ou du moins, de terminer l'élargissement correspondant du Canal, le premier travail marchant à peu près parallèlement à l'autre, mais toujours en le précédant ; et elle est d'avis qu'il y aurait lieu d'appeler également sur ce point l'attention de la Compagnie.

" La Sous-Commission pense, enfin, qu'il y aurait lieu d'appeler en même temps l'attention de la Compagnie sur l'opportunité de développer le plus possible les plantations de roseaux et de tamarix pour la défense des berges du Canal, ce mode de protection étant, partout où il peut être appliqué, le plus économique au point de vue des dépenses de premier établissement aussi bien qu'à celui des frais d'entretien."

Quelques membres de la Commission inclinaient à penser que cette résolution de la Sous-Commission entrait dans trop de détails, qu'elle renfermait des conseils très utiles, dont la Compagnie pourrait tirer grand profit, mais qui ne semblaient pas devoir entrer dans le texte de la conclusion de la Commission, laquelle leur semblait devoir être plus générale et plus concise, sans détails précis d'exécution ; qu'en ce qui concernait notamment les travaux de défense des berges, il y avait lieu de se demander si ces travaux n'intéressaient pas exclusivement la Compagnie, auquel cas la Commission n'aurait pas à prendre de résolution à leur sujet.

Il a été répondu à ces observations que toutes les parties de la résolution arrêtée par la Sous-Commission ont été, de sa part, l'objet de longues et mûres délibérations ;

qu'en ce qui est spécialement des empierrements des berges, la Sous-Commission a décidé d'une manière expresse que ces travaux sont indispensables à la navigation, au même degré que la largeur et la profondeur recommandées par elle, en ce sens qu'ils ont pour but d'empêcher que les dimensions reconnues nécessaires soient jamais compromises par les éboulements des berges, et que le Canal soit constamment encombré par des dragues; que ces empierrements font partie intégrante du projet présenté en dernier lieu par l'Ingénieur-en-chef de la Compagnie, et adopté par la Sous-Commission; qu'ils sont compris dans l'estimation des dépenses; qu'on ne peut donc, à aucun titre, les écarter ni même les séparer des conclusions de la Sous-Commission.

A la suite de ces explications, la résolution de la Sous-Commission a été adoptée à l'unanimité par la Commission, sous la seule réserve, acceptée d'un commun accord, qu'il ne sera fait mention d'aucune limite minimum pour l'inclinaison du talus des perrés de protection des berges.

5. Sur la question de travaux accessoires du Canal :

La conclusion de la Sous-Commission, au sujet de cette question, est ainsi conçue :

"La Sous-Commission croit devoir signaler que, quelles qu'aient pu être, sur les questions techniques, les divergences d'opinion entre les divers capitaines et pilotes qu'elle a interrogés—divergences qui ont été, en somme, remarquablement insignifiantes—ceux-ci ont unanimement déclaré, qu'à l'exception de la question relative à l'élargissement du Canal et à son approfondissement, il n'y a besoin de rien de plus pour améliorer, soit l'éclairage aux extrémités, à Port-Saïd ou à Suez, soit le balisage du Canal, soit les moyens d'amarrage, et qu'il n'est pas besoin de faire d'autres améliorations quelconques; ce qui prouve que la Compagnie a fourni au transit des navires toutes les facilités qu'il pouvait raisonnablement attendre d'elle."

La Commission a été d'avis, à l'unanimité, de s'associer expressément à cette conclusion, qui est, suivant elle, le complément des conclusions précédentes."

6. Enfin, sur la question des profils d'exécution :

La conclusion de la Sous-Commission sur cette question est ainsi conçue :

"La Sous-Commission, satisfaite de ces explications (explications données par M. l'Ingénieur-en-chef des Travaux à la suite de la lecture de son Rapport sur son projet définitif), a clos son délibération en approuvant à l'unanimité les profils, comportant trois phases d'exécution, présentés par M. l'Ingénieur-en-chef des Travaux, en conformité des indications générales ressortant de ses délibérations."

La Commission a donné, à l'unanimité, son entière adhésion à cette conclusion.

Avant la clôture des délibérations de la Commission, un membre a fait remarquer que le texte des conclusions auxquelles la Commission s'est arrêtée ne pouvait être interprété pleinement qu'à l'aide des développements du Rapport de la Sous-Commission. Il pensait donc que la Commission devait déclarer, en terminant, qu'après avoir pris connaissance du Rapport de la Sous-Commission, elle l'avait adopté dans tous ses termes en le faisant sien.

Cette motion a été adoptée à l'unanimité par la Commission.

Conclusions.

En résumé, les conclusions de la Commission, prises toutes à l'unanimité, sont les suivantes :—

En ce qui est du choix de la solution à adopter pour le doublement de la voie maritime,

La Commission déclare donner toutes ses préférences au système de l'élargissement pur et simple du Canal, de la Méditerranée à la Mer Rouge.

En ce qui est des dimensions à donner au Canal élargi,

1. Au sujet de la profondeur :

La Commission est d'avis que le projet des travaux et l'estimation des dépenses doivent comprendre un approfondissement final du Canal jusqu'à une profondeur de 9 mètres en contre-bas, en chaque point, du niveau des basses mers de vives eaux ordinaires; mais, en même temps, elle estime que le programme d'exécution successive des travaux doit être arrêté en vue de réaliser d'abord une profondeur de 8 m. 50 c., l'approfondissement complémentaire de 50 centimètres devant former la dernière phase d'exécution de l'amélioration projetée.

2. Au sujet des largeurs du Canal et de l'amélioration des courbes :

La Commission est d'avis qu'il y a lieu :

D'une part, de donner au Canal les largeurs suivantes, mesurées à la profondeur de 8 mètres sous le niveau des basses mers de vives eaux ordinaires, savoir :

(*a.*) Sur la partie du Canal comprise entre Port-Saïd et les Lacs Amers.

Dans les parties rectilignes, une largeur de 65 mètres;

Dans les courbes d'un rayon de plus de 2,500 mètres, une largeur de 75 mètres, mesurée au sommet de la courbe, et se raccordant insensiblement avec la largeur normale du Canal;

Enfin, dans les courbes d'un rayon de 2,500 mètres et au-dessous, une largeur au sommet d'au moins 80 mètres.

(*b.*) Sur la partie du Canal comprise entre les grands Lacs Amers et Suez :

Dans les parties rectilignes, une largeur de 75 mètres.

Dans les courbes, qui ont toutes des rayons de plus de 2,500 mètres, une largeur au sommet de 80 mètres.

D'autre part, de conserver le grand garage du Lac Timsah, en portant toutefois, conformément au dernier projet dressé par la Compagnie, le rayon de la courbe convexe à 1,250 mètres, l'adoption de ce nouveau rayon se traduisant par un élargissement de la gare, mesuré au droit du sommet de la courbe, d'environ 208 mètres.

Et de procéder à la rectification de cette courbe dans le plus court délai pratiquement possible.

3. Au sujet des aménagements du port de Port-Saïd—

La Commission est d'avis qu'il y a lieu d'approuver la réduction de largeur de l'Ilot Asie, qui sépare le bassin des Charbonniers du bassin Ismaïl, ainsi que la rectification à 3,000 mètres de rayon de la courbe du mille 1.

En ce qui est des profils-types du Canal—

La Commission est d'avis qu'il est nécessaire de comprendre, dans le projet de parachèvement du Canal, la défense des berges contre les érosions;

Elle estime, d'ailleurs, que cette défense des berges n'est indispensable, tout au moins comme travaux de premier établissement, qu'à la traversée des Lacs Menzaleh et Ballah, et sur la partie du Canal comprise entre les petits Lacs Amers et Suez.

Parmi les différents types de travaux de défense déjà appliqués sur le Canal, la Commission manifeste ses préférences—partout où la nature du terrain permettra de l'appliquer—pour le perré maçonné, raidi autant que possible dans les bons terrains, descendu jusqu'à 2 mètres en contre-bas du niveau des basses mers de vives eaux ordinaires, reposant sur une risberme de la largeur juste suffisante pour former à l'ouvrage, en toute prévision d'adoucissement progressif du talus inférieur, une base solide, enfin, s'élevant jusqu'à une hauteur d'environ un mètre au-dessus du niveau des hautes mers de vives eaux ordinaires.

La Commission croit devoir, en outre, appeler l'attention de la Compagnie,

D'une part, sur l'intérêt qu'il y aurait, au double point de vue des facilités et de l'économie d'exécution, à construire, autant que possible, le perré de défense sur chaque rive avant de faire, ou, du moins, de terminer l'élargissement correspondant du Canal;

D'autre part, sur l'opportunité de développer le plus possible les plantations de roseaux et de tamarix pour la défense des berges du Canal à la ligne d'eau.

En dernière analyse, la Commission est d'avis qu'il y a lieu d'adopter définitivement les profils-types dressés par l'Ingénieur-en-chef de la Compagnie, en conformité de toutes les indications précédentes, profils dont une copie est annexée au present Rapport (Planche No. 4).

En ce qui est des travaux accessoires du Canal—

La Commission ne peut se dispenser de mentionner dans ses conclusions que, quelles qu'aient pu être, sur les questions techniques, les différences d'opinion, d'ailleurs presque insignifiantes, entre les divers capitaines et pilotes qui ont été interrogés, lors de l'enquête dans l'isthme, ceux-ci ont unanimement déclaré, qu'en dehors de l'élargissement et de l'appro-

fondissement du Canal, il n'y a besoin de rien de plus pour améliorer, soit l'éclairage aux extrémités, soit le balisage du Canal, soit les moyens d'amarrage, ni pour réaliser d'autres améliorations quelconques.

En ce qui est, enfin, des profils d'exécution—

La Commission est d'avis qu'il y a lieu d'approuver les profils, comportant trois phases d'exécution, dressés conformément à ses indications générales par M. l'Ingénieur-en-chef des Travaux, et dont une copie se trouve annexée au présent Rapport (Planche No. 5).

Les Membres de la Commission :

MM. CH. LEFÉBURE DE FOURCY (France), *Président.*
Major-Général Sir ANDREW CLARKE (Grande-Bretagne), *Vice-Président.*
J. DIRKS (Pays-Bas), *Vice-Président.*
VOISIN BEY (France), *Rapporteur.*
F. LAROCHE (France), *Rapporteur-Adjoint.*

R. ALEXANDER (Grande-Bretagne).
Le Capitaine E. ALEXÉIEFF (Russie).
Le Capitaine CHITTY (Grande-Bretagne).
Sir JOHN COODE, (Grande-Bretagne).
BLASIUS CRILLANOVICH (Autriche-Hongrie).
DUMONT (France).
EDOUARD GIOIA (Italie).
Sir CHARLES HARTLEY (Grande-Bretagne).
Le Vice-Amiral JURIEN DE LA GRAVIÈRE (France).
JAMES LAING (Grande-Bretagne).
E. LAROUSSE (France).
WILLIAM MACKINNON (Grande-Bretagne).
PASCAL (France).
PESCHECK (Allemagne).
EDUARDO SAAVEDRA (Espagne).
THOMAS SUTHERLAND (Grande-Bretagne).
L. TILLIER (France).

Paris, le 11 *Février*, 1885.

Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez.

COMPTE de l'Exercice 1884.

Inventaire Général au 31 Décembre, 1884.

DÉPENSES.

	Fr. c.	Fr. c.
Charges Sociales.		
Intérêts des obligations 5 et 3 pour cent	7,836,835 87	
Amortissement des obligations 5 pour cent	2,627,500 00	
Intérêts des bons trentenaires	773,752 00	
Amortissement des bons trentenaires	376,625 00	
Contrôle du Gouvernement Égyptien	30,000 00	
Charges annuelles des titres	221,073 38	
Commissions et frais divers des correspondants	50,672 26	
		11,916,458 51
Dépenses Administratives.		
France—		
Administration Générale. Personnel	823,008 92	
Frais divers. Assemblée Générale. Publications. Agences	253,550 52	
Égypte—		
Personal et frais divers de l'Agence Supérieure	321,326 98	
Service de Santé	37,826 30	
		1,435,712 72
Service du Domaine.		
Personnel et frais divers	179,841 68	
Surveillance des terrains. Entretien des appontements	16,699 51	
Appropriation des terrains. Création de voies. Plantations nouvelles	88,189 33	
Entretien des bâtiments et des plantations	98,423 43	
Part revenant au Gouvernement Égyptien dans les produits du Domaine Commun en 1884	428,378 35	
		811,532 30

	Fr. c.	Fr. c.
Service du Transit et de la Navigation.		
Personnel classé et personnel auxiliaire	1,258,133 86	
Frais divers	207,399 71	
Dépenses d'exploitation. Personnel de traction. Salaires d'équipages. Houille. Matières et outillage. Entretien et réparations du matériel. Balisage	816,300 48	
		2,281,834 05
Service de l'Entretien.		
Entretien du Canal et de ses accessoires	1,549,252 68	
Fonds de renouvellement de matériel	350,000 00	
		1,899,252 68
Service des Eaux.		
Personnel et frais divers	45,051 71	
Charbon. Matières. Entretien et grosses réparations	104,868 89	
Fonds de renouvellement de matériel	30,000 00	
		179,920 60
Dépenses de l'Exercice 1884		18,524,710 86
Dépenses sur Exercices clos		11,141 27
Total des dépenses		18,535,852 13

RECETTES.

	Fr. c.	Fr. c.
Service Financier.		
Produits des placements temporaires des fonds disponibles	920,303 41	
Recettes de banque. Change de monnaies. Recettes diverses	21,285 72	
		941,589 13
Service du Domaine.		
Produits du Domaine Commun	1,141,487 23	
Produits du Domaine Particulier	290,100 31	
		1,431,587 54
Service du Transit et de la Navigation.		
Recettes du transit—	Fr. c.	
Navires	58,628,209 82	
Passagers	1,519,236 25	
Barques	63,076 06	
	60,210,522 13	
Pilotage	2,218,733 50	
Remorquage	42,250 67	
Stationnement	83,475 41	
Trafic ou transport par le matériel de la Compagnie—		
Voyageurs	19,765 20	
Messageries	12,193 99	
	31,959 19	
Location du matériel flottant et recettes diverses	52,022 67	
		62,638,963 57
Service de l'Entretien.		
Recettes diverses		154,254 19
Service des Eaux.		
Fournitures d'eau. Etablissement de prises d'eau. Recettes diverses		206,271 44
Recettes de l'Exercice 1884		65,372,665 87
Recettes sur Exercices clos		35,628 69
Total des recettes		65,408,294 56
Dépenses de l'Exercice	18,535,852 13	
Intérêts des titres de coupons consolidés	1,697,951 50	
Amortissement des titres de coupons consolidés	22,015 00	
Intérêts du capital social	9,921,125 00	
Amortissement des actions afférent à l'Exercice 1884	159,500 00	
		30,336,443 63
Bénéfice net		35,071,850 93

RÉPARTITION Statutaire des Bénéfices nets (Article 63).

	Répartition Totale.	Acompte Réparti.	Solde a Répartir.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
71 pour cent aux actionnaires	24,901,014 16	9,000,000 00	15,901,014 16
15 pour cent au Gouvernement Égyptien ..	5,260,777 64	1,901,408 45	3,359,369 19
10 pour cent aux fondateurs	3,507,185 09	1,267,605 63	2,239,579 46
2 pour cent aux Administrateurs	701,437 02	253,521 13	447,915 89
2 pour cent aux employés	701,437 02	253,521 12	447,915 90
	35,071,850 93	12,676,056 33	22,395,794 60
Par action	62 252	22 50	39 752
Part de fondateur	35 071	12 676	22 395
Délégation	91 615	33 112	58 503

INVENTAIRE Général au 31 Décembre, 1884.

ACTIF.

Dépenses représentant le Prix de Revient du Canal Maritime au 31 Décembre, 1884.	Fr. c.		Fr. c.
Dépenses constatées à l'inventaire général au 31 Décembre, 1883	..		488,055,019 46
Dépenses d'augmentation et d'amélioration du Canal en 1884, suivant Convention en date du 21 Février, 1876	..		2,730,845 47
			490,785,864 93
Actif suivant Estimation.			
Domicile administratif et siège social—	Fr. c.		
Hôtel de la Compagnie à Paris	978,726 42		
Mobilier et matériel des bureaux—			
Paris et Londres	64,739 58		
Le Caire: Caisses et résidences	34,304 57		
		1,077,770 57	
Service du Domaine—			
Terrains, valeur	Mémoire		
Bâtiments	3,937,185 26		
Mobilier, matériel	9,341 65		
		3,946,526 91	
Service du Transit, de la Navigation, et du Télégraphe—			
Mobilier et matériel des bureaux	15,739 01		
Matériel et outillage en service	428,782 29		
Approvisionnements divers	9,365 09		
		453,886 39	
Entretien, Matériel, et Magasins—			
Mobilier et matériel des bureaux	22,193 75		
Matériel et outillage en service	4,851,162 47		
Approvisionnements divers	3,727,424 93		
		8,600,781 15	
Service des Eaux—			
Mobilier	791 05		
Conduites, réservoirs et appareils, matériel ..	2,087,351 81		
Approvisionnements	68,980 01		
Bâtiments et abris	130,380 00		
		2,287,502 87	
			16,366,467 89
			507,152,332 82
Actif Disponible ou Réalisable.			
Caisse, Banque de France et Sociétés de crédit		14,991,071 83	
Portefeuille		19,296,989 12	
Reports		7,806,287 20	
Agence Supérieure en Égypte		2,128,308 94	
Débiteurs divers ou divers comptes courants débiteurs		6,941,879 63	
Mandats à recevoir		85,335 91	
			51,249,872 63
Bons d'intérêts arriérés d'actions—			
Non réclamés par les ayants droit		29,155 00	
Part affectée au fonds spécial d'amortissement des délégations ..		3,923,685 00	
			3,952,840 00
			562,355,045 45

PASSIF.

	Fr. c.	Fr. c.
Capital Social. 400,000 actions à 500 fr., dont—		
396,526 en circulation	198,263,000 00	
3,474 amorties	1,737,000 00	
		200,000,000 00
Consolidation d'intérêts arriérés d'actions. 400,000 bons à 85 fr.—		
399,259 en circulation	33,937,015 00	
741 amortis	62,985 00	
		34,000,000 00
Emprunt de 1867–68. 333,333 obligations émises à 300 fr., dont—		
294,530 en circulation	88,359,000 00	
38,803 amorties	11,640,900 00	
		99,999,900 00
Emprunt de 1871. 120,000 bons trentenaires émis à 100 fr., dont—		
93,706 en circulation	9,370,600 00	
26,294 amortis	2,629,400 00	
		12,000,000 00
Emprunt de 1880—		
15,152 obligations 3 pour cent émises à 330 fr.	5,000,160 00	
11,848 obligations 3 pour cent négociées à 350 fr.	4,146,800 00	
3,438 obligations 3 pour cent négociées à 369 fr. 35 c.	1,269,825 30	
		10,416,785 30
		356,416,685 30
Créanciers divers—		
Solde restant dû sur les coupons d'actions mis en payement	7,499,564 35	
Solde restant dû sur les coupons d'obligations 5 pour cent mis en payement	428,419 01	
Solde restant dû sur les coupons d'obligations 3 pour cent mis en payement	17,754 90	
Solde restant dû sur les coupons de bons trentenaires mis en payement ..	18,585 46	
Solde restant dû sur les coupons de délégations	4,566,389 24	
Solde restant dû sur les coupons de titres de coupons consolidés ..	206,205 62	
Solde restant dû sur les coupons de parts de fondateurs	1,158,094 91	
Solde restant dû sur obligations appelées au remboursement	984,630 53	
Solde restant dû sur les bons appelés au remboursement	88,891 88	
Solde restant dû sur les délégations appelées au remboursement ..	1,741,500 00	
Solde restant dû sur les actions appelées au remboursement	165,000 00	
Solde restant dû sur les titres de coupons consolidés appelés au remboursement	8,901 40	
Actions vendues pour compte de divers	65,267 03	
Délégations vendues pour compte de divers	4,201 28	
Obligations vendues pour compte de divers	12,598 73	
Bons vendus pour compte de divers	104 08	
Effets à payer	339,283 39	
Mandats à payer	3,003,752 12	
Divers créanciers ou divers comptes courants créanciers	1,737,235 01	
		22,046,378 94
Comptes d'ordre—		
Réserve statutaire	6,235,933 49	
Solde du capital provenant des 6,594 bons réservés, amortis par les six premiers tirages	313,858 97	
Fonds de renouvellement de matériel	133,105 82	
		6,682,898 28
Total du passif	..	385,145,962 52
Solde des coupons consolidés non présentés à l'échange	29,155 00	
Fonds spécial d'amortissement des délégations	3,923,685 00	
		3,952,840 00
Profits et pertes—		
Bénéfices nets de l'Exercice 1884	35,071,850 93	
Acompte réparti	12,676,056 33	
Solde à répartir	..	22,395,794 60
Différence en faveur de l'actif reportée pour balance et représentant les recettes ou produits réalisés pendant la période de construction ou d'exploitation	..	150,860,448 33
		562,355,045 45

RECETTES ou Produits réalisés par la Compagnie et affectés à la Construction ou à l'Amélioration du Canal.

	Fr. c.	Fr. c.
Savoir :		
1. Pendant l'exécution du Canal—		
Recettes antérieures à la constitution de la Compagnie	..	6,504 88
Indemnité payée par le Vice-Roi, conformément à la Sentence Impériale du 6 Juillet, 1864..	..	84,000,000 00
Prix des cessions faites au Gouvernement Égyptien par la Convention du 23 Avril, 1869, et réglement de comptes (Délégations) ..	30,000,000 00	
A déduire :		
La valeur des magasins de Damiette achetés antérieurement par contrat.	255,469 20	
		29,744,530 80
Produits de placements temporaires de fonds	..	20,103,536 13
Produits nets des ventes du Domaine—		
Savoir :		
Cession de l'Ouady	10,000,000 00	
A déduire :		
Le principal de l'acquisition, le mobilier, le matériel et les constructions du fait de la Compagnie, et l'indemnité de licenciement du personnel	2,406,648 01	
Net	7,593,351 99	
Terrains divers	55,093 51	
		7,648,445 50
Recettes des services—		
De la Construction	..	401 70
Du Transit	..	4,461,649 08
De Santé	..	137,415 21
De la Poste et du Télégraphe	..	123,707 67
Du Domaine	..	941,848 03
Recettes diverses, négociation de Traites, change de monnaie.. ..	..	1,198,494 87
		148,366,533 87
2. Pendant la période d'exploitation—		
Partie du fonds spécial de 1874, affecté aux travaux d'amélioration—		
En 1877..	847,205 05	
En 1878..	930,793 24	
En 1879..	370,375 14	
Partie du capital des 6,594 bons réservés amortis par les six premiers tirages—		
En 1879	257,117 97	
En 1880	22,493 59	
En 1882	65,929 47	
		2,493,914 46
		150,860,448 33

Inclosure 2 in No. 15.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE SUEZ.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ET EXTRAORDINAIRE DES ACTIONNAIRES.

Réunion du 4 Juin, 1885.

Ordre du Jour de la Séance.

FORMATION du Bureau.

Lecture du Rapport de la Commission de Vérification sur les comptes de l'Exercice 1883.

Lecture du Rapport de M. Ferdinand de Lesseps, Président-Directeur, au nom du Conseil d'Administration.

Votes.

(A) Vote sur les conclusions du Rapport de la Commission de Vérification des comptes de l'Exercice 1883.

(B) Approbation du Rapport du Président.

(C) Application des Articles 56 et 69 des Statuts.

Approbation du dividende résultant de la distribution des bénéfices nets de l'Exercice 1884.

(D) Nomination d'une Commission de Vérification pour l'examen des comptes de 1884.

(E) Application de l'Article 26 des Statuts.—Réélection de trois Administrateurs.

(F) Application de l'Article 27 des Statuts.—Confirmation de la nomination de deux Administrateurs en remplacement de deux Administrateurs décédés.

(G) Application de l'Article 24 des Statuts.—Nomination de huit Administrateurs, en exécution de la Résolution de l'Assemblée Générale du 29 Mai, 1884.

(H) Amélioration du Canal Maritime et alimentation d'eau douce de Port-Saïd.—Voies et moyens.

No. 16.

Viscount Lyons to Earl Granville.—(*Received June* 10.)

(No. 368.)

My Lord, *Paris, June* 9, 1885.

I HAVE the honour to forward herewith to your Lordship a letter which I have received from Sir J. Walsham, stating that, in obedience to the instructions which I gave him on the receipt of your Lordship's despatches Nos. 440 and 441 of the 2nd ultimo, he attended the general meeting of the Suez Canal shareholders on the 4th instant, as Representative of Her Majesty's Government.

I have, &c.
(Signed) LYONS.

Inclosure in No. 16.

Sir J. Walsham to Viscount Lyons.

My Lord, *Paris, June* 9, 1885.

WITH reference to Earl Granville's despatches Nos. 440 and 441 of the 2nd ultimo, I have the honour to state that, in obedience to your Excellency's instructions, I attended on the 4th instant, as Representative of Her Majesty's Government, the annual general meeting of the shareholders of the Suez Canal Company.

Of the several matters submitted by M. de Lesseps, in the name of the Council of Administration, for the consideration and approval of the meeting, the only one on which the shareholders present demanded a secret ballot related to the confirmation of the election of the eight additional members of the Administration, seven of whom were English and one a Belgian.

A certain group of French shareholders, who have always been opposed to the arrangement which was made by M. de Lesseps and the English ship-owners in 1883, renewed their opposition on the present occasion, and had prepared a list of eight Frenchmen whom they wished to have substituted for the foreigners whose names were before the meeting.

The result of the ballot, at which I recorded the ten votes appertaining to the shares of Her Majesty's Government, showed a very decided majority in favour of the list of foreigners.

The following were the actual figures :—

Number of votes given	1,542
Majority required in each case	772
Messrs. Alexander	1,294
Baron de Caters (Belgian)	1,424
James Laing	1,284
W. Mackinnon	1,293
C. J. Monck	1,296
Ch. M. Palmer	1,296
J. Slagg	1,295
T. Sutherland	1,264
Opposition List.	
MM. Bourgoin	142
Migeon	147
Abeille	141
Magois	128
Schneider	171
Baron Gruger	139
Ladame	123
Philipon	114
Stapleton	30

I have, &c.
(Signed) JOHN WALSHAM.

No. 17.

The British Suez Canal Directors to the Marquis of Salisbury.—(*Received October* 10.)

(No. 18.) *Paris, October* 7, 1885.

My Lord,

AT the meeting of the Council of Administration yesterday, M. Charles de Lesseps brought forward the question of the funds to be provided for the preparatory works in connection with the enlargement of the Canal.

As reported in our No. 13 of the 4th June last, a first instalment of 100,000,000 fr. was voted by the General Assembly of the shareholders at their meeting on that date.

We explained in our No. 12 of the 20th May last that under certain contingencies a portion of the loan was to be applied towards the dividend on the share capital of the Company, and as this arrangement would necessitate a slight modification of Article 62 of the Statutes, for which the consent of the Egyptian Government would be necessary, a reference for that purpose was made to that Government through its Agent, M. Emile Ollivier.

Nubar Pasha, however, has raised some difficulty as to conveying the required authority, on the ground that the sanction of the Egyptian Government had not been asked for the execution of the proposed works of improvement.

This pretension of the Egyptian Government is contested by the Company, who hold—and we think with reason—that they have full and independent authority to carry out all necessary works of improvement, so long as those works are confined within the limits of the Company's territory as defined by their Concessions.

As the settlement of this disputed point may occasion some delay, it is proposed to defer for the present any issue of the intended loan of 100,000,000 fr., and to provide for the immediate requirements in connection with the new works (chiefly the acquisition of plant and material) by a gradual issue of the balance—about 11,000,000 fr.—of the 30,000,000 fr. authorized to be expended on extraordinary works under the Convention of the 21st February, 1876.

This proposal was agreed to by the Council.

We have, &c.
(Signed) C. RIVERS WILSON.
J. STOKES.
EDWD. J. STANDEN

No. 18.

The British Suez Canal Directors to the Marquis of Salisbury.—(*Received November* 10.)

(No. 19.) *Paris, November* 3, 1885.

My Lord,

REFERRING to our despatch No. 18 of the 7th ultimo, we now have the honour to lay before your Lordship a full explanation of the important difficulty which has arisen between the Egyptian Government and the Suez Canal Company.

As your Lordship is aware, the Directors of the Company took powers at the last General Meeting of the shareholders to raise a loan of 100,000,000 fr. for the first portion of the new works of improvement The conditions under which this loan might, under certain circumstances, be applied (as explained in our despatches Nos. 12 and 13 of the 20th May and 4th June last), necessitate an alteration of the Statutes. Every such alteration requires the assent of the Egyptian Government, which was accordingly formally demanded through M. Emile Ollivier, the Commissioner of that Government for the affairs of the Company.

The Egyptian Government refused their consent, on the ground that they had not been consulted as to the works of improvement for which the loan was required.

The Company thereupon repeated their application, accompanying it by the fullest information as to the projected works. At the same time, M. Ollivier was requested to point out to the Egyptian Government that this loan of 100,000,000 fr. was only to be applied to carrying out the first portion of the works, which, as already stated in their first communication, is in fact a continuation and completion of the widening of the sidings.

This, on a smaller scale, has been in operation for the last few years. No authority has ever been sought by the Company, and the Government has advanced no claim to be consulted.

To this the Egyptian Government replied maintaining their refusal, and insisting

that a concession as to this first portion would commit them to the whole of the works, especially as the loan provided for the purchase of the plant necessary for the execution of the entire project. They also contend that this project provides for a width of canal in excess of that contemplated by the original Concession.

In view of these difficulties, and in order to put the works in hand as soon as possible with the resources at present at their command pending an understanding with the Egyptian Government, the Company proposed to devote the balance of the 30,000,000 fr. stipulated for by the Convention of the 21st February, 1876, now amounting to between 11,000,000 fr. and 12,000,000 fr., towards the purchase of plant and the commencement of the works. The Company, being anxious to carry with them their principal customers, as represented in the London Consultative Committee, referred this proposal to that body, by whom it was considered in their meeting of the 27th ultimo.

As we had not taken your Lordship's instructions, we guarded ourselves against joining in any formal expression of opinion; but the non-official members of the Committee unanimously adopted a Resolution recommending that the available balance should be devoted only to such works as had been hitherto carried on with the 30,000,000 fr., and that no expenditure should be incurred which would compromise the rights of the Company. They desired to throw on the Egyptian Government—whose pretensions they announced to be, in their opinion, entirely unfounded—the whole responsibility for the delay which their opposition might occasion in carrying out improvements demanded by the trade of the whole world.

This Resolution was read to the Suez Canal Council at their meeting to-day, and M. Charles de Lesseps explained all the circumstances, and called upon Mr. Monk, the only non-official English Director present, to state the views of his London colleagues.

Mr. Monk spoke in the sense of the above Resolution, and added that, in the opinion of his colleagues, a representation from Her Majesty's Government to that of Egypt might usefully be made, with a view to the removal of the difficulty.

The Council shared this view, and M. Charles de Lesseps thereupon made an appeal to us to bring the matter under your Lordship's notice, which we now have the honour to do.

The ostensible objection put forward by the Egyptian Government is that the projected works of improvement imply a departure from the original Concession, inasmuch as that Concession contemplated a Canal of 44 metres wide at the bottom, whereas the enlarged Canal, when the works are completed, will have a width of from 65 to 75 metres at bottom.

Upon this we have the honour to remark:—

1. The present width of the Canal at bottom is only 22 metres, but we are not aware that the Egyptian Government have ever formally called upon the Company to fulfil the strict letter of their contract during the sixteen years that have elapsed since the opening of the Canal. It appears, therefore, a singular proceeding on the part of the Egyptian Government now to call in question the action of the Company when they propose to rectify this deficiency, and even, at a great sacrifice to the shareholders, to give dimensions to the Canal in excess of those stipulated by their Concession, thereby conferring an immense benefit on the trade and navigation of the world.

2. The claim of the Egyptian Government might be entitled to consideration if for the new works a further grant of land were required; but, as a matter of fact, the works proposed will be confined entirely within the tract of territory originally conceded to the Company.

3. It must be remembered that this vastly-improved property will lapse to the Egyptian Government at the expiration of the Concession, namely, in 1968.

In submitting the case for the consideration of Her Majesty's Government we venture to call attention to the irritation which is likely to be created (especially amongst the mercantile community) against the Egyptian Government if the impression gets abroad that by putting forward untenable pretensions they are impeding a great public work, which has been recommended by a very competent International Commission, and urgently demanded by public interests.

We have the honour to annex copies of the correspondence between the Company and the Egyptian Government upon this subject, and of the above-mentioned Resolution of the London Committee.

We have, &c.
(Signed) J. STOKES.
C. RIVERS WILSON.
EDWD. J. STANDEN.

Inclosure 1 in No. 18.

M. de Lesseps to M. Émile Ollivier.

Le 8 Juin, 1885.

Monsieur,

L'ASSEMBLÉE générale extraordinaire des actionnaires de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez, qui a eu lieu le 4 de ce mois, a voté un emprunt de 100,000,000 fr., qui est destiné à poursuivre l'amélioration déjà commencée de l'état du Canal, au moyen du prolongement des gares qui existent actuellement, de manière à lui donner une largeur de 37 mètres égale à celle d'un garage continu. Une partie de cet emprunt doit également être employée à l'exécution des travaux de la rigole qui doit servir à l'alimentation d'eau-douce de la ville de Port-Saïd, conformément à la Convention des 11 et 13 Décembre, 1884.

En donnant son adhésion à cet emprunt, l'assemblée a décide que pendant la période d'exécution des travaux, les charges annuelles de l'emprunt seraient portées au compte de premier établissement, à moins que le revenu des actions ne fut supérieur à 90 fr.

Cette décision étant dans une certaine mesure une modification du paragraphe 2 de l'Article 62 des Statuts qui met à la charge de chacun des exercices l'intérêt et l'amortissement des emprunts qui peuvent avoir été contractés, j'ai pensé que la Résolution de l'Assemblée devait être soumise à l'approbation du Gouvernement Égyptien.

J'ai l'honneur de vous transmettre le texte de cette Résolution, en vous priant de vouloir bien demander au Gouvernement Égyptien d'y donner son approbation, conformément à l'Article 71 des Statuts.

Agréez, &c.
(Pour le Président)
(Signé) CH. A. DE LESSEPS.

Inclosure 2 in No. 18.

Nubar Pasha to M. Émile Ollivier.

Le Caire, le 19 Juillet, 1885.

Monsieur,

J'AI pris connaissance du Rapport que vous avez adressé, le 10 Juin dernier, a Son Altesse le Khédive, relatif à la demande présentée par la Compagnie du Canal Maritime de Suez your obtenir l'autorisation de modifier le paragraphe 2 de l'Article 62 des Statuts.

Je vous prie d'informer le Conseil d'Administration de la Compagnie que le Gouvernement Égyptien ne peut prendre en considération une demande de modification des Statuts ayant pour but de faciliter les travaux d'élargissement du Canal, travaux qui ne peuvent s'exécuter légalement sans une autorisation préalable que la Compagnie n'a pas demandée.

Veuillez, &c.
(Signé) N. NUBAR.

Inclosure 3 in No. 18.

M. de Lesseps to M. Émile Ollivier.

Le 6 Août, 1885.

Monsieur,

J'AI communiqué au Conseil d'Administration, dans sa séance du 4 de ce mois, la lettre en date du 19 Juillet dernier que son Excellence Nubar Pacha vous a prié de nous transmettre et qui est relative à l'approbation demandée au Gouvernement Égyptien, au nom des actionnaires de la Compagnie, de modifier le paragraphe 2 de l'Article 62 des Statuts, conformément à la Résolution de l'assemblée générale du 4 Juin.

Il semble, d'après les termes de la lettre de son Excellence Nubar Pacha, que le Gouvernement Égyptien considérerait cette modification comme ayant un lien avec la continuation des travaux d'élargissement du Canal. Nous ne nous expliquerions cette erreur que par l'insuffisance des renseignements que nous vous avons fournis.

La modification des Statuts que les actionnaires ont votée est indépendante de l'opération d'emprunt projetée. La Compagnie est dès à présent assuré de se procurer

facilement les fonds nécessaires à l'extension de tous les travaux d'amélioration en cours et jusqu'à concurrence du total emploi des sommes empruntées ou à emprunter. La modification des Statuts que les actionnaires ont votée et qu'ils demandent au Gouvernement de Son Altesse de sanctionner, n'intéresse que les actionnaires, et ce sont eux qui s'adressent au Gouvernement Égyptien par la voix de leur Président, avec cette assurance qu'ils ont quelques droits à la considération du Gouvernement de Son Altesse.

Les actionnaires du Canal de Suez, qui, par leur courageuse initiative, ont permis le creusement du Canal de Suez, n'ont perdu de vue, en constatant le développement de trafic qui avait été prévu à l'origine, ni le texte ni l'esprit de la Concession. Ils n'ont pas oublié que leur œuvre n'était pas seulement destinée à leur procurer de légitimes bénéfices, mais qu'elle devait avoir une large part dans le développement de la prospérité universelle, et ils ont, en conséquence, libéralement adopté un programme tendant à donner à leurs clients à la fois le double avantage d'une plus grande rapidité du transit et des diminutions de tarif proportionnées à l'accroissement des recettes.

L'emprunt de 100,000,000 fr., maintenant voté par les actionnaires, a simplement pour objet de permettre l'exécution de la rigole d'eau-douce destinée à desservir Port-Saïd ainsi qu'une partie des améliorations projetées en élargissement et en approfondissement; l'élargissement et l'approfondissement définitifs étant soumis à des Résolutions ultérieures des actionnaires réunis en assemblée.

Il a été établi par la dernière Commission Internationale que le Canal actuel suffisait aux besoins du moment, mais que son augmentation était désirable pour satisfaire à un mouvement de plus de 10,000,000 de tonnes, qu'il convenait, pour être prêt à desservir ce mouvement, lorsqu'il se produirait, de ne pas l'attendre et d'ouvrir, en quelque sorte, un crédit au trafic futur.

Il était équitable, dès lors, de chercher le moyen d'alléger, pour les actionnaires actuels, les charges d'un emprunt destiné à des améliorations qui ont en vue de satisfaire à l'avenir; il a été proposé de dire que, pendant la période d'exécution des travaux d'amélioration projetés, en attendant que l'accroissement du trafic soit en rapport avec les charges nouvelles et par imitation de l'usage généralement pratiqué par les Sociétés qui exécutent des travaux publics, on prélèverait éventuellement tout ou partie des charges de l'emprunt sur le capital, pendant un temps limité à la durée des travaux. Des dispositions de cette nature sont particulièrement justes et elles sont nécessaires pour permettre aux actionnaires détenteurs de concessions touchant à l'intérêt général de maintenir toujours leur exploitation à la hauteur de toutes les circonstances et de tous les besoins.

Quant aux travaux d'amélioration en cours, veuillez me permettre, bien que cette question soit indépendante de la demande actuellement adressée au Gouvernement de Son Altesse, de préciser la situation. Les travaux dont nous poursuivons l'exécution sont de trois sortes: la rigole d'eau-douce de Port-Saïd, l'approfondissement du Canal Maritime et son élargissement de 15 mètres correspondant exactement à la simple prolongation, sur tout le parcours, des gares qui existent actuellement et qui ont été ou étendues ou créées depuis l'inauguration.

Le creusement du Canal d'Eau-douce et l'approfondissement du Canal Maritime ne donnent lieu à aucune objection. En ce qui concerne les travaux d'élargissement du Canal Maritime entrepris et à poursuivre, le Gouvernement émet incidemment l'opinion qu'une autorisation aurait dû être demandée. Les raisons qui ont pu l'amener à cette opinion ne nous ayant pas été communiquées, le Conseil n'a pas eu d'éléments pour en apprécier la valeur. Il a pu d'autant moins les découvrir que, quant à lui, il est absolument convaincu qu'agissant comme il l'a fait il est constamment resté dans l'exercice des devoirs et des droits inscrits dans la Concession et les Traités, bases de l'Association de actionnaires.

Aujourd'hui, la Compagnie s'impose une nouvelle charge au profit du commerce universel et sans solliciter de compensations. Elle ne demande au Gouvernement de Son Altesse que de sanctionner une modification des Statuts relative à l'application des charges annuelles qui résulteront de l'emprunt autorisé.

Je vous serai reconnaissant de vouloir bien soumettre ces observations au Gouvernement Égyptien. Le Conseil d'Administration espère qu'après un examen approfondi de la demande transmise, la difficulté inattendue qui vient de se produire sera levée.

Veuillez, &c.
(Pour le Président)
(Signé) CH. A. DE LESSEPS.

Inclosure 4 in No. 18.

M. de Lesseps to M. Émile Ollivier.

Paris, le 5 Septembre, 1885.

Monsieur,

JE m'empresse, aussitôt que l'imprimerie m'a livré quelques exemplaires terminés, de vous transmettre, en vous priant de les faire parvenir au Gouvernement de Son Altesse le Khédive, les procès-verbaux et le Rapport de la Commission Internationale de 1884, qui avait été appelée à donner son avis sur l'extension définitive des améliorations apportées successivement au Canal Maritime de Suez.

Je joins à ce document une copie authentique du procès-verbal de l'assemblée générale des actionnaires, tenue le 4 Juin dernier, et le Rapport lu par M. Ferdinand de Lesseps au nom du Conseil d'Administration, avec les Résolutions votées.

Le Gouvernement de Son Altesse remarquera que la Commission Internationale de 1884, a divisé la continuation des travaux d'amélioration du Canal Maritime en trois phases, et que les actionnaires n'ont été appelés à approuver, jusqu'ici, que l'exécution de la première phase.

Vous trouverez sous ce pli un deuxième exemplaire du Rapport de la Commission Internationale, qui vous est personnellement destiné.

Veuillez, &c.

(Pour le Président)

(Signé) CH. A. DE LESSEPS.

Inclosure 5 in No. 18.

Nubar Pasha to M. Émile Ollivier.

Le Caire, le 24 Septembre, 1885.

M. le Commissaire,

J'AI pris connaissance de la lettre du 8 Août par laquelle le Conseil d'Administration de la Compagnie de Suez a répondu à ma communication du 19 Juillet, et j'ai examiné avec soin les considérations qu'elle expose.

Malgré le désir du Gouvernement Égyptien de donner une preuve de plus de son intérêt à l'œuvre qu'il n'a cessé de soutenir de son bienveillant concours, il lui est impossible de ne pas maintenir son refus.

Ce n'est pas par suite d'erreur ou d'insuffisance de renseignements que nous avons établi un lien entre l'emprunt projeté pour l'élargissement du Canal et la modification des Statuts. C'est en effet pour induire les actionnaires à voter les travaux et l'emprunt qu'on leur a, en même temps, proposé une modification aux Statuts de nature à les rassurer sur la diminution de revenus qu'une nouvelle charge pouvait leur faire redouter.

Quant aux travaux eux-mêmes, notre opinion, comme vous l'avez justement compris, est que la Compagnie ne saurait les entreprendre sans notre autorisation préalable.

Il ne vous a pas échappé que la Compagnie n'opérera d'abord qu'un élargissement de 15 mètres. Mais, en même temps, le Rapport de M. de Lesseps déclare :—

1. Que ce premier élargissement n'est que la *première phase* d'un programme d'ensemble devant porter la largeur totale du Canal de 65 à 75 mètres (p. 20).

2. Que, dès *maintenant*, avec l'emprunt de 100,000,000 fr., la Compagnie procédera à l'achat du matériel complet, suffisant pour exécuter tous les travaux en sept ans (p. 21).

Dès lors, le Gouvernement Égyptien est en droit de ne pas considérer une seule phase du programme, mais le programme tout entier, puisque, dès maintenant, il est arrêté dans son *ensemble* et qu'on en prépare l'exécution totale par l'acquisition d'un matériel *complet*.

A supposer même, ce que le Gouvernement ne peut admettre, que des faits ultérieurs ne soient pas venus modifier la teneur de l'Article 3 de l'Acte de Concession de 1856, il n'en est pas moins exact que le but du programme de la Compagnie est de donner au Canal une largeur dépassant celle prévue par ce même Article.

Nous espérons que, ramenée par ces observations au respect de son contrat, la Compagnie ne persistera pas à se placer dans une situation irrégulière, au grand dommage de l'intérêt public et de l'intérêt des actionnaires qui sont, à titre égal, l'objet de ses préoccupations éclairées.

Agréez, &c.

(Signé) N. NUBAR.

Inclosure 6 in No. 18.

Extract from the Minutes of the Sitting of the Consultive Committee of the Suez Canal Company in London, held October 27, 1885.

THE Committee desire to state that, so far as the general amelioration of the Canal is concerned by means of the funds now at the disposal of the Company out of the 27,000,000 fr., there can only be one opinion, viz., that such improvements should be carried forward with the least possible delay. But as regards the larger question of the general widening of the Canal, the Committee deprecate any steps whatever being taken which might tend to afford the Egyptian Government any shadow of excuse for delay in giving their consent, which consent, so far as the alteration of the Statutes is concerned, appears to be a necessary preliminary to the full and complete execution of that work as already agreed upon.

The Committee are of opinion that the action of the Egyptian Government is entirely unjustifiable, and that the Company should make it clear that the whole of the responsibility rests with that Government for the delay which is now arising in carrying into execution the recommendation of an International Commission approved by the shareholders of the Company and anxiously desired by the maritime interests of all nations.

The Committee resolved that the above Minute should be communicated to the Conseil by one of the English members present.

No. 19.

[Nil.]

No. 20.

Mr. Egerton to the Marquis of Salisbury.—(*Received November 30.*)

(No. 808. Confidential.)

My Lord,

Cairo, November 24, 1885.

I HAVE the honour to inclose herewith copy of a letter I have received from Nubar Pasha, inclosing an opinion of M. Keller, the Egyptian Law Officer consulted, in support of the right of the Egyptian Government, under the arbitration of the Emperor of the French and the Firman of the Porte in 1866, to all land near the Suez Canal beyond that especially indicated in those instruments.

Nubar Pasha holds that the permission of the Egyptian Government is necessary

for the proposed enlargement of the Canal, and is willing to grant that permission in return for a pecuniary compensation, which I have reason to believe need not be a large one.

I have, &c.
(Signed) EDWIN H. EGERTON.

Inclosure 1 in No. 20.

Nubar Pasha to Mr. Egerton.

Cher Mr. Egerton, *Le Caire, le 22 Novembre*, 1885.

J'AI fait faire un résumé aussi clair et aussi succinct que possible de la question avec la Société de Suez.

En deux mots, de quoi s'agit-il?

La Société prétend avoir le droit d'élargir le Canal sans avoir besoin de s'adresser au Gouvernement pour en obtenir l'autorisation préalable.

Le Gouvernement conteste à la Société ce droit qu'elle veut s'arroger. La Société admet qu'au delà d'une certaine limite fixée par la Commission Internationale, l'autorisation doit être demandée.

Le Gouvernement répond que l'arbitrage intervenu et l'affectation spéciale donnée par la Sublime Porte d'accord avec le Gouvernement Français et le Gouvernement Égyptien, aux terrains dont la jouissance est accordée à la Société, ont déterminé la largeur du Canal en spécifiant d'une manière précise l'usage auquel les terrains bordant le Canal sont affectés et que la Société n'a pas le droit de se servir de ces terrains pour élargir son Canal parce qu'ils sont affectés à des buts spéciaux déterminés et énumérés.

La Société ne répond pas à cet argument, mais prend un moyen détourné, pour arriver à élargir le Canal en se passant de l'autorisation du Gouvernement.

Elle décide l'émission d'un emprunt qu'elle avoue être destiné à l'élargissement du Canal; mais comme pour émettre cet emprunt, la Société a besoin de modifier ses Statuts et qu'elle ne peut les modifier sans l'assentiment du Gouvernement, elle se borne à demander cet assentiment.

Le Gouvernement n'aurait aucun intérêt à refuser sur ce point la demande de la Société, si le but avoué de cet emprunt n'était l'élargissement du Canal. Accorder son assentiment serait consentir d'avance et d'une manière indirecte à l'autorisation d'élargir.

Est-ce à dire pour cela, que le Gouvernement refuserait son assentiment à cet élargissement, si cet assentiment lui était demandé? Nullement; mais il poserait ses conditions et demanderait certains avantages pécuniaires contre les avantages nouveaux dont la Société bénéficierait par cet élargissement.

Quelles devraient être ces avantages pécuniaires auxquels le Gouvernement a droit? c'est là d'après le Gouvernement la seule question à débattre. Est-ce que le Gouvernement de Sa Majesté ne pourrait pas nous aider en cela et faire entendre raison à la Société?

Votre, &c.
(Signé) N. NUBAR.

P.S.—Quoique le travail que je vous envoie est signé par Keller seul; il est le résumé de l'opinion émise par tout le Contentieux, opinion partagée par E. Ollivier.
N. N.

Inclosure 2 in No. 20.

Memorandum by M. Keller respecting the proposed Widening of the Suez Canal.

LA Compagnie Universelle du Canal de Suez demande l'approbation du Gouvernement Égyptien à la modification du section 2 de l'Article 62 de ses Status, à l'occasion d'an emprunt de 100,000,000 fr. qu'elle entend contracter pour l'exécution de certains travaux.

Parmi ces travaux sont compris ceux de l'élargissement du Canal.

La Compagnie ne demande pas au Gouvernement Égyptien l'autorisation

d'effectuer cet élargissement. Elle prétend pouvoir le faire sans aucune autorisation, en vertu de l'Article 3 de l'Acte de Concession du 5 Janvier, 1886, aux termes duquel le Canal devrait être creusé à la profondeur et à la largeur fixées par le programme de la Commission Scientifique Internationale, et de la décision prise par cette Commission, le 24 Juin, 1856, d'après laquelle la largeur du Canal aurait être fixée à 44 mètres au plafond.

La Compagnie dit que la somme de 100,000,000 fr. à emprunter n'est destinée qu'à exécuter la première phase des travaux projetés, et que cette première phase ne comprend que des travaux qui donneront au Canal une largeur de 37 mètres au plafond, soit une largeur inférieure à celle accordée. Pour les raisons qui seront exposées plus bas, le Gouvernement Égyptien ne croit pas être tenu à l'observance des décisions de la Commission Scientifique Internationale. En admettant même le droit pour la Compagnie d'élargir le Canal jusqu'à 44 mètres au plafond, et l'intention de la Compagnie de ne réaliser, pour le moment, que la première phase de son programme, comprenant l'élargissement du Canal jusqu'à 37 mètres, le Gouvernement ne pourrait envisager une seule phase de ce programme puisque l'emprunt de 100,000,000 fr. est destiné à l'achat du matériel complet, suffisant pour exécuter *tous* les travaux projetés qui comprennent l'élargissement du Canal au delà de 44 mètres.

Mais, en admettant même les meilleures dispositions de la Compagnie à assurer le Gouvernement Égyptien que l'élargissement du Canal ne dépasserait pas cette limite sans son autorisation, le Gouvernement maintient formellement son droit de s'opposer à tout élargissement du Canal, entrepris sans son autorisation, *fût-ce pour un seul mètre.*

En effet, postérieurement à l'Acte de Concession du 5 Janvier, 1856, et à la décision de l'Assemblée Scientifique Internationale invoquée par la Compagnie, il y a eu la Sentence Arbitrale de l'Empereur Napoléon III du 6 Juillet, 1864.

La Compagnie n'invoque que l'Article 3 de l'Acte de Concession du 5 Janvier, 1856, mais passe sous silence les autres dispositions de ce même Acte et pourtant, à l'Article 10 de cet Acte, il est dit que le Gouvernement Égyptien abandonne à la Compagnie sans aucun impôt ni redevance, la jouissance de tous les terrains n'appartenant pas à des particuliers qui pourront lui être nécessaires.

Cette Concession était le complément indispensable de celle prévue à l'Article 3 sans quoi elle serait restée purement platonique. En effet, le creusement du Canal dans une largeur à déterminer ne pouvait être effectué que sur des terrains à concéder, et le Gouvernement n'en avait encore concédé aucun.

Pourquoi la Compagnie n'invoque-t-elle pas cet Article 10 qui lui est si favorable? Évidemment parce qu'à l'Article immédiatement suivant (Article 11) il est dit que, pour déterminer l'étendue et les limites des terrains concédés à la Compagnie par l'Article 10, *il est référé aux plans ci-annexés.* Or, ces plans n'ont jamais été dressés, ainsi qu'il résulte de la Sentence Arbitrale du 6 Juillet, 1864, dont il sera question plus bas, de sorte que la Concession visée à l'Article 10 doit être considérée comme nulle et toutes dispositions concernant la largeur du Canal doivent être considérées comme n'ayant aucune valeur pratique par défaut de sanction.

Ce ne fut qu'en Avril 1864, lorsque les deux parties, le Gouvernement Égyptien et la Compagnie s'en sont remises à l'Empereur Napoléon III pour la solution de différentes questions pendantes entre elles, que l'on a posé à l'Arbitre la question suivante:—

"Les cartes et plans qui, aux termes de l'Article 11 de l'Acte de Concession du 5 Janvier, 1856, devaient être dressés, ne l'ayant pas été, quelle est l'étendue des terrains nécessaires à la construction et à l'exploitation du Canal Maritime, dans les conditions propres à assurer la prospérité de l'entreprise?"

A quoi aurait-il été bon de poser cette question à l'Arbitre Impérial si les actes intervenus précédemment entre le Gouvernement Égyptien et la Compagnie l'avaient résolue, ainsi que cette dernière le prétend? Et il est évident, nous le répétons, que la largeur du Canal étant nécessairement subordonnée à la concession des terrains sur lesquels le creusement devait être effectué, elle ne pouvait être fixée avant que la question relative à la concession de ces terrains ne fût résolue.

Or, à cette question qui ne renferme aucune réserve, et il eût été facile alors aux intéressés d'en introduire, qu'a-t-il été répondu? Le voici:—

"Considérant qu'il est nécessaire de déterminer l'étendue de terrains qui exigent l'établissement et l'exploitation; que les termes mêmes du compromis indiquent clairement *dans quel esprit doit être examinée cette question;* qu'il y est dit en effet que l'étendue des terrains doit être fixée *dans des conditions propres à assurer la prospérité de l'entreprise;* qu'elle ne doit donc pas être restreinte à l'espace qui sera matériellement

occupé par les canaux mêmes, par leurs francs-bords et par le chemin de halage, que *pour donner aux besoins de l'exploitation* une *entière et complète satisfaction*, il faut que la Compagnie puisse établir, à proximité des canaux, des dépôts, des magasins, des ateliers, des ports et des habitations pour les gardiens, les surveillants, les ouvriers chargés des travaux d'entretien et pour les préposés à l'Administration; qu'il est, en outre, convenable, d'accorder, comme accessoires des habitations, des terrains qui puissent être cultivés en jardins et fournir quelques approvisionnements; qu'enfin, il est indispensable que la Compagnie puisse disposer de terrains suffisants pour y faire les plantations et les travaux destinés à protéger les canaux contre l'invasion des sables, *mais qu'il ne doit rien être alloué au delà de ce qui est nécessaire* pour pourvoir amplement aux divers services qui viennent d'être indiqués;

"*Que c'est en se renfermant dans ces limites* qu'a dû être déterminé le périmètre des terrains dont la jouissance est nécessaire à leur établissement, à leur exploitation, *et à leur conservation:*

"Le périmètre des terrains nécessaires à l'établissement et à l'exploitation du Canal Maritime est fixé à 10,264 hectares."

Par le procès-verbal des opérations des quatre Commissaires délégués par les Gouvernements de France, de Turquie, et d'Égypte, et la Compagnie du Canal, dressé le 18 Février, 1866, à l'effet d'établir les limites des terrains *nécessaires à la bonne exploitation* de l'entreprise du Canal Maritime de Suez, la superficie des dits 10,264 hectares a été répartie, quant à la longueur sur 161 kilom. et quart à la largeur, entre 400, et 1,200 mètres sur les deux côtes, d'Afrique et d'Asie."

La quantité de terrain creusée par la Compagnie sur la largeur du Canal, en moins de la quantité concédée, est de 67,280 m. c.

La quantité creusée en plus est de 1,458,600 m. c.

La différence en plus est donc de 1,391,320 m. c.

Dans une note adressée le 9 Mars, 1865, par le Marquis de Moustier, Ambassadeur de France à Constantinople, à son Altesse Ali Pacha, Ministre des Affaires Étrangères de la Porte, l'Ambassadeur de France apprécie, ainsi qu'il suit, la Sentence Arbitrale:—

"La longueur des considérants de la Sentence Arbitrale démontre assez avec quel soin la question de la limitation des terrains a été examinée, et le considérant final prouve que la Sentence a tenu à prendre en considération les intérêts du Gouvernement Égyptien et à répondre, par avance, aux préoccupations de ce Gouvernement."

"Votre Altesse voit donc, sans qu'il soit besoin d'insister davantage, que je ne saurais, sans manquer à mes devoirs et sans oublier les limites infranchissables que j'ai indiquées en commençant et que je crois admises par votre Altesse, *accepter aucune discussion sur la quantité de terrains*, puisque ce serait discuter les *termes mêmes* de la Sentence."

Il y a plus:—

Dans la Convention du 30 Janvier, 1866, il a été convenu:

A l'Article 1er, que: "le Gouvernement Égyptien occupera, dans le *périmètre des terrains réservées*, comme dépendances du Canal Maritime, toute position ou tout point stratégique qu'il jugera nécessaires à la défense du pays, pourvu que cette occupation ne fasse pas obstacle à la navigation et respecte les servitudes attachées aux francs-bords du Canal;"

A l'Article 2, que: "le Gouvernement Égyptien, sous les mêmes réserves, pourra également occuper, pour ses services administratifs (ports, douanes, casernes, &c.), tout emplacement disponible qu'il jugera convenable en tenant compte des nécessités de l'exploitation des services de la Compagnie.

"Que le Gouvernement remboursera, quand il y aura lieu, à la Compagnie, les sommes que celle-ci aura dépensées pour créer ou approprier les terrains dont il voudra disposer."

A l'Article 3, que: "dans l'intérêt du commerce, de l'industrie, et de la prospère exploitation du Canal, tout particulier aura la faculté, moyennant l'autorisation préalable du Gouvernement, et en se soumettant aux Règlements administratifs ou municipaux de l'autorité locale, ainsi qu'aux lois, usages, et impôts du pays, de s'établir, soit le long du Canal Maritime, soit dans les villes élevées sur son parcours, réserve faite des francs-bords, berges, et chemins de halage, ses derniers devant rester ouverts à la libre circulation, sous l'empire des règlements qui en détermineront l'usage;

"Que ces établissements ne pourront, du reste, avoir lieu que sur les emplacements que les ingénieurs de la Compagnie reconnaîtront n'être pas nécessaires aux services de l'exploitation et à charge par les bénéficiaires de rembourser à

la Compagnie les sommes dépensées par elle pour la création ou l'appropriation des dits emplacements."

Il en résulte donc, qu'en dehors de la voie d'eau creusée par la Compagnie et qui forme le Canal, tel qu'il existe actuellement, le Gouvernement Égyptien, ayant payé à la Compagnie la somme de 30,000,000 fr. comme compensation de la rétrocession des terrains primitivement concédés, n'a laissé à la Compagnie sur les deux côtés du Canal, qu'une bande de terrains en formant les dépendances et *affectée à une destination spéciale* qui ne saurait être changée sans un nouvel accord à intervenir entre les deux parties. C'est-à-dire, que les terrains restés en dehors de la ligne d'eau et formant les dépendances du Canal sont destinés *exclusivement* aux services de l'exploitation et de la conservation du Canal et n'ont été concédés que parce qu'ils ont été reconnus indispensables pour ces services.

Il en résulte, en outre, que s'il devient possible de disposer autrement d'une partie de ces terrains, sans apporter aucun préjudice à ces services, cette partie est réservée au Gouvernement pour la défense du pays et pour les différents services de l'administration publique et aux particuliers, sauf l'autorisation du Gouvernement, dans l'intérêt du commerce, de l'industrie, et de la prospère exploitation du Canal.

Cette délimitation et cette destination spéciales peuvent être d'autant moins changées que la Sublime Porte qui, à cette époque, n'avait pas encore accordé à l'Égypte l'autonomie qu'elle lui a concédée depuis, s'était d'abord refusée à accorder sa ratification à la Concession du Canal.

Elle ne l'a donnée qu'à la suite de longues négociations diplomatiques et après avoir imposé, comme condition absolue de cette ratification, la délimitation des terrains dans le sens que *la quantité concédée serait réduite au strict nécessaire* pour le creusement de la voie d'eau et pour les dépendances indispensables à la bonne exploitation de l'entreprise.

En effet, dans une lettre adressée le 12 Juin, 1865, par M. de Lesseps à M. Drouyn de Lhuys, Ministre des Affaires Étrangères, il est dit:—

"Le Sultan, dans sa lettre à l'Empereur, avait déclaré que *la délimitation des terrains était la seule question* de laquelle il fit dépendre actuellement l'émission de son Firman d'Autorisation."

C'est précisément par le procès-verbal de délimitation du 18 Février, 1866, dont il a été parlé plus haut, que la condition imposée par le Sultan a été remplie. Et ce n'est qu'à la suite de la Convention du 22 Février, 1866, contenant la dite délimitation, les réserves du Gouvernement Égyptien pour les terrains délimités et la destination *spéciale et expresse* de ces terrains, que la Porte a émis son Firman d'Autorisation, à la date du 19 Mars, 1866.

Dans la Convention du 22 Février, 1866 sus-visée:

A l'Article 2, il est dit "que la Compagnie renonce au bénéfice des Article 7 et 8 de l'Acte de Concession du 30 Novembre, 1854, et des Articles 10, 11 et 12 de celui du 5 Janvier, 1856, par lesquels Articles il était donné à la Compagnie une plus grande étendue de terrains."

A l'Article 3, il est convenu: "que les cinq dits Articles demeurant abrogés, l'indemnité due à la Compagnie par le Gouvernement Égyptien, par suite de la rétrocession des terrains était de 30,000,000 fr., que le Gouvernement Égyptien a payés."

A l'Article 4, après avoir répété les considérants de la Sentence Arbitrale sur la nécessité de donner à la Compagnie l'étendue des terrains nécessaires à l'entretien, à l'exploitation, et à la prospérité de l'entreprise, mais rien au delà de ce qui est nécessaire pour atteindre ces buts, il est expressément convenu, d'un commun accord, que la quantité de terrains nécessaires à l'établissement, l'exploitation, et la construction du Canal est fixée au procès-verbal de délimitation sus relaté.

Aux Articles 10, 11, et 12, on a inséré les expresses réserves faites par la Sentence Arbitrale en faveur du Gouvernement concernant son droit d'occuper dans le périmètre des terrains concédés à la Compagnie comme dépendances du Canal, toute position ou tout point stratégique qu'il jugera nécessaire à la défense du pays et à ses services administratifs, ainsi que d'accorder aux particuliers la faculté de s'établir le long du Canal Maritime dans l'intérêt du commerce, de l'industrie, ou de la prospère exploitation de ce Canal.

A l'Article 14: "Le Gouvernement Égyptien, pour assurer la fidèle exécution de ces Conventions, s'est réservé le droit d'entretenir auprès de la Compagnie un Commissaire Spécial."

On ne saurait donc contester sérieusement au Gouvernement Égyptien le droit de s'opposer à tout élargissement du Canal entrepris sans son assentiment préalable.

La demande de la Compagnie pour approbation à la modification de ses Statuts impliquant l'accomplissement de travaux d'élargissement du Canal dont l'autorisation n'a pas été demandée, le Gouvernement Égyptien, en l'état, n'est en mesure de la prendre en considération.

(Signé) KELLER.

No. 21.

The Marquis of Salisbury to Sir J. Walsham.

(No. 936.)

Sir, *Foreign Office, December* 11, 1885.

I TRANSMIT to you herewith copies of a despatch from the British Suez Canal Directors, and of one from Her Majesty's Acting Agent and Consul-General in Egypt,* relative to a question which has arisen between the Egyptian Government and the Suez Canal Company, as to whether the permission of the former is necessary for the proposed enlargement of the Canal.

It will probably be desirable to take the advice of the Law Officers of the Crown upon this point, but before doing so I should be glad to be furnished with the opinion of M. Treitt upon it, according to the principles of French jurisprudence.

I have to request that you will take the necessary steps to consult M. Treitt. I have instructed Sir J. Stokes and Sir H. Rivers Wilson to place themselves in communication with him through Her Majesty's Embassy on their visit to Paris, and to supply him with all the materials necessary to enable him to form a judgment on the question at issue.

I am, &c.

(Signed) SALISBURY.

No. 22.

The Marquis of Salisbury to the British Suez Canal Directors.

(No. 10.)

Gentlemen, *Foreign Office, December* 11, 1885.

WITH reference to your despatch No. 19 of the 3rd ultimo respecting the difficulty which has arisen between the Egyptian Government and the Suez Canal Company on the subject of the proposed enlargement of the Canal, I transmit to you herewith, for your information, a printed copy of a despatch from Her Majesty's Acting Agent and Chargé d'Affaires at Cairo,† forwarding a letter from Nubar Pasha and an opinion by one of the Law Officers of the Egyptian Government in support of the contention, that the consent of that Government is necessary for the work in question.

It will probably be desirable to take the advice of the Law Officers of the Crown upon the question, but before doing so I propose to request Her Majesty's Ambassador at Paris to obtain an opinion from M. Treitt, the legal adviser to the Embassy.

I should be glad if, on the occasion of your visit to Paris, you would place yourself in communication with M. Treitt, through Her Majesty's Embassy, and would supply him with the necessary materials for forming a judgment on the matter.

I am, &c.

(Signed) SALISBURY.

No. 23.

The British Suez Canal Directors to the Marquis of Salisbury.—(*Received December* 12.)

(No. 20.)

My Lord, *Paris, December* 8, 1885.

WE have the honour to report that the estimates of expenditure for the year 1886 were settled by the Finance Committee of the Suez Canal Company on the 30th ultimo, and were voted by the Council of Administration on the following day.

We were present upon both occasions.

The total expenditure voted for 1886 amounts to 20,112,106 fr. 19 c., being 1,241,256 fr. 72 c. in excess of the original estimate of expenditure for 1885, and 883,019 fr. 81 c. in excess of the estimates for that year as finally revised. This increase arises almost entirely under two heads:—

* Nos. 18 and 20; Concession by Egypt, No. 23 (1883). † No. 20.

1. 341,737 fr. 25 c. for interest and sinking fund on fresh issues of the 3 per cent. bonds—part of the loan of 27,000,000 fr. required for new works; and—

2. 530,018 fr. 96 c. for an extension of dredging operations in the Canal and its approaches.

During the years 1884 and 1885, it was thought desirable to exercise the utmost economy, in view of the reduction of Tariff resulting from the arrangement entered into with the British ship-owners, and expenditure was curtailed as much as possible in this as in other branches of the Administration.

The favourable financial position of the Company at the present time, notwithstanding the diminution of tolls, allows the Directors to apply increased activity to the important work of dredging, but it is not expected that it will be necessary to incur so large an outlay for this purpose in the years immediately succeeding 1886.

The other heads of ordinary expenditure do not call for any special comment, but as an illustration of the general economy and care with which the business of the Company is conducted, we may note that, in spite of the constantly increasing traffic, the expenses for "transit and navigation," which were calculated for 1885, according to the original estimates, at 2,579,091 fr. 27 c., and according to the final estimates at 2,603,282 fr. 9 c., are estimated for 1886 at 2,574,300 fr. 54 c., being 4,790 fr. 73 c. less than the former, and 28,981 fr. 55 c. less than the latter of these two estimates.

The following is a comparative Statement of the estimates for ordinary expenditure for the years 1885 and 1886:—

Heads of Expenditure.	Final Credits for 1885.	Estimate for 1886.
	Fr. c.	Fr. c.
Loan expenses	12,111,334 06	12,453,071 31
Central Administration	1,398,633 89	1,379,049 53
Agency in Egypt	335,135 91	338,620 21
Sanitary service	22,042 26	21,012 00
Transit and Navigation	2,603,282 09	2,574,300 54
Common Domain	273,950 25	347,580 86
Separate Domain	242,881 54	233,984 30
Water supply	285,591 65	278,233 75
Maintenance of Canal	1,956,234 73	2,486,253 69
Total	19,229,086 38	20,112,106 19

It is proposed to spend on extraordinary works in the year 1886, 3,564,472 fr. 10 c., being less by 2,103,868 fr. 42 c. than the vote for 1885.

This amount will be provided out of the loan of 27,000,000 fr. voted in 1879 to complete the expenditure of 30,000,000 fr., which the Company undertook to spend on works of improvement, under the Convention of the 22nd February, 1876.

It is proposed to appropriate this sum of 3,564,472 fr. 10 c. in the following manner:—

	Fr. c.
New basins	129,543 03
Widening of curves	564,690 20
New sidings and widening of old sidings	577,520 14
Completion of widening of Canal in the Little Bitter Lakes	25,056 00
Widening of Canal at Kilom. 152	693,000 00
Establishment of floating quarantine stations	400,000 00
Revetment of banks	753,503 00
Preparation of plans, &c., for the contemplated widening of Canal ..	92,232 68
Erection of a hospital	328,927 05
Total	3,564,472 10

As regards the last item, no actual decision has yet been taken as to the locality in which the proposed hospital shall be established, whether at Port Saïd or at Ismaïlia, but in all probability the latter place will be chosen, both on account of its central position on the Canal, and as being a healthier station than either Port Saïd or Suez.

We have, &c.

(Signed) C. RIVERS WILSON.
J. STOKES.
EDWD. J. STANDEN.

No. 24.

Mr. Standen to Sir J. Pauncefote.—(*Received December* 18.)

My dear Sir Julian, 6, *Rue de la Bienfaisance, Paris, December* 17, 1885.

ON receipt of Lord Salisbury's No. 10 to the Suez Canal Directors, and of the Confidential Print on the same subject, I thought it advisable that no time should be lost in obtaining an opinion from M. Treitt, although the instructions spoke only of the British Directors placing themselves in communication with him on the occasion of the next visit of Sir J. Stokes and Sir Rivers Wilson to Paris.

I accordingly went round to the Embassy and saw Sir John Walsham, who agreed with me that it would be best for me to see M. Treitt at once.

I accordingly called on him to-day and explained the whole matter, leaving in his possession all the documents necessary to enable him to give the opinion requested.

I also mentioned that, should he wish for any other information on any particular point, M. Charles de Lesseps would be very happy to furnish it.

He will forward the "opinion" to the Embassy by the end of the year at latest, so that when my colleagues come over it will be ready for them.

Believe me, &c.

(Signed) EDW. J. STANDEN.

No. 25.

Sir J. Walsham to the Marquis of Salisbury.—(*Received December* 19.)

(No. 801.)

My Lord, *Paris, December* 18, 1885.

IN obedience to your Lordship's instruction No. 936 of the 11th instant, which reached me yesterday, I have submitted to M. Treitt, in order that he may furnish me with his opinion upon it in accordance with the principles of French jurisprudence, the question which has arisen between the Egyptian Government and the Suez Canal Company as to whether the permission of the former is necessary for the proposed enlargement of the Canal.

Having ascertained that Mr. Standen, one of the British Directors, was in Paris, I had an opportunity yesterday of consulting him upon this subject, and it was arranged that he should see M. Treitt at once, and supply him with any details of information which he might possibly require in addition to those contained in the papers accompanying your Lordship's above-mentioned despatch.

I have, &c.

(Signed) JOHN WALSHAM.

No. 26.

The British Suez Canal Directors to the Marquis of Salisbury.—(*Received December* 21.)

(No. 21. Confidential.)

My Lord, *London, December* 18, 1885.

WE have the honour to acknowledge the receipt of Sir Julian Pauncefote's despatch No. 9 of the 10th instant, in which, by your Lordship's directions, he communicated to us Mr. Egerton's despatch No. 808, Confidential, of the 24th ultimo, containing a letter from Nubar Pasha inclosing an opinion of M. Keller, Egyptian Law Officer, on the claim of the Egyptian Government that the Suez Canal cannot be widened without their sanction.

We have the honour to lay before your Lordship certain observations to which we are led by a perusal of these documents.

Nubar Pasha clearly defines the question between the Suez Canal Company and the Government to be in two words that—

The Company pretends to have the right to widen the Canal without previously obtaining from the Egyptian Government its assent.

The Government contests this right.

Nubar Pasha adds that the Company admits that, beyond a certain limit fixed by

the International Commission (presumably the Commission of 1855), this assent must be demanded.

This assertion is not borne out by the documents which we had the honour to inclose in our No. 19 of the 3rd ultimo, and is, we know, entirely opposed to the views held by the Company.

On the contrary, the language in which the dimensions of the Canal are propounded in the Report of the International Commission of 1855 is so very elastic, that the Company have very strong grounds for their contention.

Article 3 of the Concession to the Company, dated the 5th January, 1856, says:—

"The Canal . . . . shall be cut to the depth and width fixed by the programme of the International Scientific Commission."

The Report of that Commission, whilst giving their reasons for recommending that the depth should be 8 metres, and the width at bottom 44 metres, expressly reserves the probability of further extension of these dimensions, as the size of vessels and the development of traffic may make enlargement necessary.

The legal opinion of M. Keller, which Nubar Pasha puts forward in support of his argument, gives what purports to be a history of the transactions concerning the lands granted to the Company, and deduces from them the right of the Egyptian Government to control the Company in its employment of those lands.

He quotes, in support of his argument, several passages from the original Concessions, from the Judgment delivered in arbitration by the Emperor Napoleon III in 1864, and from the Conventions of the 30th January and 22nd February, 1866, but these quotations are skilfully extracted so as to shut out from view that the principal end of the Emperor's arbitration, and the Conventions resulting from it, was to provide for the retrocession to Egypt of the Fresh-water Canal, and of a large extent of cultivable land watered by it, which the original Concessions had made over to the Company, while at the same time assuring to the Company a sufficient amount of land for conducting their undertaking.

Dwelling on the fact, however, of this retrocession of lands, and of the sum paid by Egypt in compensation for it, M. Keller maintains that the strip of land along the Maritime Canal being destined to certain objects, cannot be diverted from those objects without previous contract between the two parties, that is to say, he continues, "Les terrains restés en dehors de la ligne d'eau et formant les dépendances du Canal, sont destinés exclusivement aux services de l'exploitation et la conservation du Canal, et n'ont été concédés que parce qu'ils ont été reconnus indispensables pour ces services."

These services are fully and clearly laid down in Article IV of the Convention of the 22nd February, 1866, between the then Viceroy of Egypt, Ismaïl Pasha, on the one part, and M. Ferdinand de Lesseps on the other part. It provides that this strip of land is required for depôts, magazines, and workshops in the ports where they are needed, for fitting habitations for the employés and workmen of the Company, for gardens and plantations, but that such lands should not be made use of for purposes of speculation.

It is to be observed, however, that this Article commences with the following words:—

"Considérant qu'il est nécessaire de déterminer pour le Canal Maritime l'étendue des terrains qu'exigent son établissement et son exploitation dans des conditions propres à assurer la prospérité de l'entreprise, &c."

We therefore submit that, as the prosperity of the undertaking now demands an extension of the dimensions of the Canal, and as the strip of land alongside it was conceded to allow of its being worked to that end, no further Concession is required from the Egyptian Government. The ground to be absorbed into the Canal is absolutely waste land; it is not occupied by gardens or plantations, for which, moreover, there is no need, nor is it of value to any one; it has already been conceded to the Company for the benefit of the Canal, and can only be made beneficial in the manner proposed. The pretention of the Egyptian Government is founded on no right; it is avowedly put forward to extract a pecuniary equivalent from the Company.

The effect of this claim has been, and still is, to delay the execution of works called for by the traders of the whole world, and especially by the English, who maintain that the Government of Egypt has no right to obstruct improvements imperatively demanded by the rapidly increasing traffic through the Canal.

Whether we look to the terms of the Concession of 1856, and to the Report of the International Commission, to those of the Convention of the 22nd February, 1866, or

to those of the Convention of the 23rd April, 1869, which declares (Article III) one of the objects of the Company to be the "augmentation du Canal," we see that the intention has throughout been to grant to the Company power to make a canal equal to the requirements of the trade of the world, and to the accommodation of the largest ships, and that the prosperity of the undertaking was to be encouraged, and, so far as human foresight could make it so, insured.

The opposition now offered to a small change in the Statutes with the avowed object of mulcting the Company, stands in such striking contrast to the spirit and intentions of the documents on which it purports to repose, that we venture to urge that Nubar Pasha's request in the concluding paragraph of his letter should not be complied with, but that he should be advised to authorize the Company to make the alteration in their Statutes which will enable them at once to launch their loan and proceed with the works.

We have, &c.
(Signed) J. STOKES.
C. RIVERS WILSON.
EDWD. J. STANDEN.

No. 27.

The Marquis of Salisbury to Mr. Egerton.

(No. 389. Confidential.)

Foreign Office, December 25, 1885.

Sir,

I TRANSMIT, for your information, copy of a Confidential despatch from the British Suez Canal Directors, criticizing the opinion expressed by the Egyptian Government, that the Suez Canal cannot be widened without their sanction, and expressing the hope that Nubar Pasha may be advised to authorize the Company to make such alteration in their Statutes as may enable them to issue their loan and proceed with the proposed works.*

Her Majesty's Government are now taking legal advice as to the legality of the contention raised by the Company.

I am, &c.
(Signed) SALISBURY.

×

* No. 26.